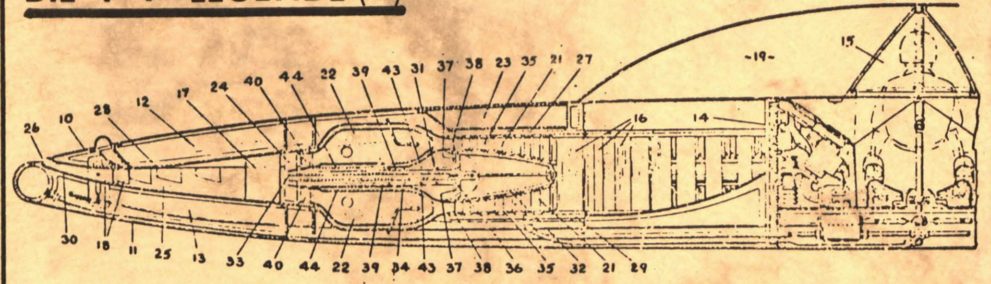
Centrales Erforschungsnetz außergewöhnlicher Himmelsphänomene (CENAP)

Mitgl. der Gesellschaft zur wissenschaftl. Untersuchung von Parawissenschaften (GWUP)

6.89
Nr.160
DM 3,90

CENAP REPORT

DIE V-7-LEGENDE (2)



archiv L/R—Hjk

CENAP

Centrales Erforschungsnetz außergewöhnlicher Himmelsphänomene*

W. Walter, Eisenacher Weg 16
6800 Mannheim 31
(Tel: 0621-701370)

H.-J. Köhler, Limburgerstr. 6
6800 Mannheim 52
(Tel: 0621-703506)

CENAP versteht sich als private, unabhängige Institution zur Unter=suchung des sog. **UFO-PHÄNOMENS**. In dieser Eigenschaft sind wir seit 1976 tätig und haben seither in etwa 380 als UFOs gemeldeten Er=scheinungen Nachforschungen und Untersuchungen betrieben -selbst=finanziert. In den meisten UFO-Fällen konnten wir natürliche Er=scheinungen und Phänomene unserer Welt vorfinden! Können wir vom CENAP eine Erklärung natürlicher Art für ein gemeldetes UFO finden, so nennen wir den "Übeltäter" einen UFO-**Stimulus**.

CENAP geht den gemeldeten Erscheinungen und Wahrnehmungen im natur=wissenschaftlichen Rahmen (unter Berücksichtigung wahrnehmungspsy=chologischer und sozio-psychologischer Bedingungen und Einflüßen) nach, diese Tätigkeit wird mit fast schon kriminalistischem Spür=sinn ernsthaft vorangetrieben. Vertreter des CENAP wurden als ein=zige UFO-Untersucher zur vertraulichen Diskussion ins Bonner **VER=TEIDIGUNGSMINISTERIUM** (Führungsstab der Luftwaffe) geladen, das baden-württembergische **INNENMINISTERIUM** empfahl CENAP als Anlauf=stelle für UFO-Sichtungen, das Braunschweiger **LUFTFAHRT-BUNDESAMT** sowie die Frankfurter **FLUGSICHERUNG** geben knifflige Meldungen um UFO-Wahrnehmungen an CENAP weiter. Polizeidienststellen, Länderbe=hörden, Institute der Luftfahrt sowie deutsche Botschaften im Aus=land sind CENAP mit Auskünften dienlich.

CENAP dient der Öffentlichkeit als Anlaufstelle für UFO-Meldungen, hierzu wurde die Mannheimer Telefonrufnummer

0621 - 701370

eingerichtet. Gleichsam möchten wir ebenso interessierten Medien als zentrale Anlaufstelle für tiefergehende Informationen zum **UFO-PHÄNO=MEN** dienen, um damit sachgemäße und kritische Unterlagen für die öffentliche Berichterstattung vermitteln zu können. Hierzu wurde ein umfangreiches Materialarchiv in Wort und Bild (Europas größtes UFO-Video-Archiv, z.B.) angeschafft. Inzwischen ist die **UFO-Unter=suchungsgruppe CENAP** bundesweit durch Presse, Rundfunk und Fern=sehen bekanntgeworden.

CENAP ist mit verschiedenen inländischen wie internationalen UFO-Organisationen assoziiert, ein weltweites Korrespondentennetz wurde aufgebaut. CENAP ist Mitglied der Wissenschaftler-Organisation **GWUP** (Gesellschaft zur wissenschaftlichen Untersuchung von Parawissen=schaften, Postfach 1222, 6101 Roßdorf), um auch hier den Kampf ge=gen Okkultismus und modernen Aberglauben zu führen. Die öffentliche Aufklärung hinsichtlich Beutelschneiderei, Scharlatanerie und un=sauberen Machenschaften von Popularautoren ist unser gemeinsames Ziel. Im weiten Bereich der UFO-Phänomene entlarvt **CENAP** die Manipu=lationen der sogenannten Massenmedien wie Presse und TV.

DAS UFO-FACHJOURNAL CENAP REPORT

Monatlich publiziert **CENAP** das UFO-Fachjournal **CENAP REPORT**, welches von **CENAP-MANNHEIM** eigenverantwortlich herausgegeben wird- dieser Spezialbericht ist im Jahresabo für **DM 40,--** zu beziehen. Überwei=sung des Betrags auf das Postgirokonto Nr. **790 82-673** (Postgiroamt Ludwigshafen) von Werner Walter, Eisenacher Weg 16, 6800 Mannheim-31 (BLZ 545 100 67), Vermerk im Empfängerabschnitt "1 Jahr CR".

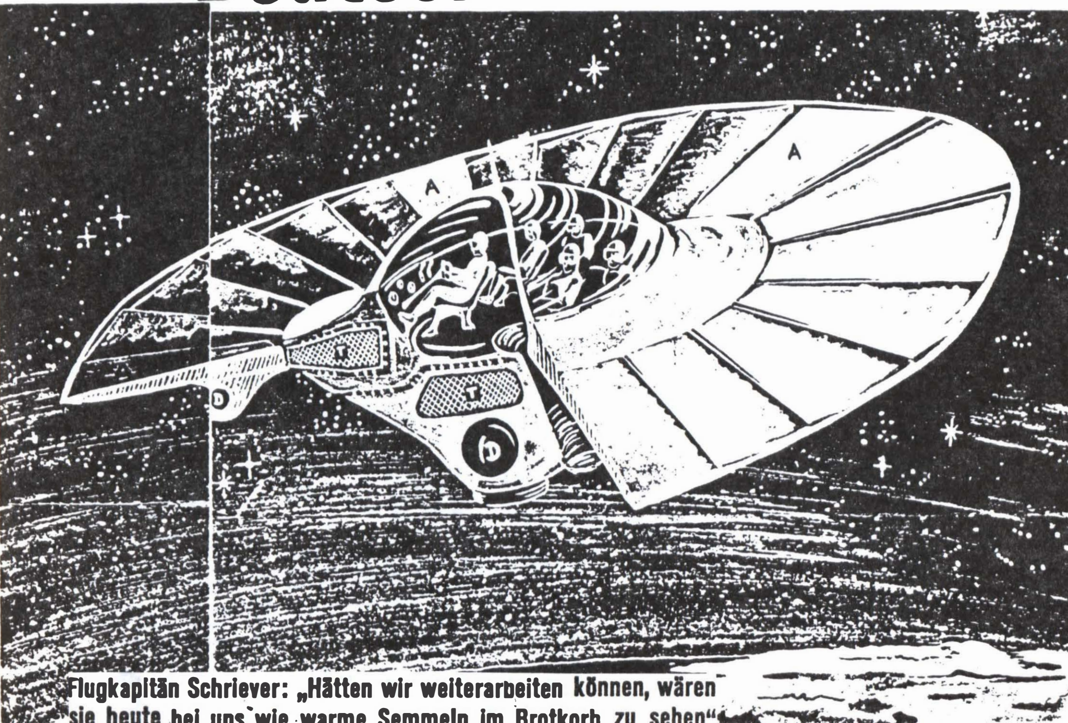
*) **CENAP** ist Mitglied der *Gesellschaft zur wissenschaftl. Erforschung von Parawissenschaften*
CENAP ist Herausgeber des monatlich erscheinenden Fachjournals ***CENAP REPORT***
- Postscheck. Ludwigshafen Nr. 79082-673 (BLZ 545 100 67)-

DIE V-7-LEGENDE, 2.TEIL

von Werner Walter, CENAP-Mannheim

Fliegende Untertasse in Deutschland erfunden

Sonderbericht der Deutschen Jllustrierten

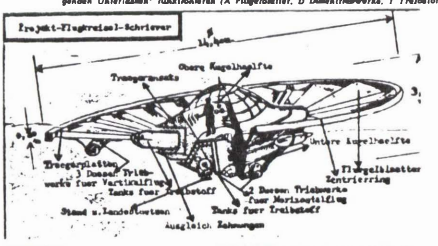


Flugkapitän Schriever: „Hätten wir weiterarbeiten können, wären sie heute bei uns wie warme Semmeln im Brotkorb zu sehen"

QUERSCHNITT DURCH DEN FLUGKREISEL: *Das Schaltbild zeigt noch besser als die technische Zeichnung die frappierend einfache Konstruktion der „fliegenden Untertasse". Ist der Kreisel in schneller Rotation, so erscheint er als Scheibe, von der die heißen und manchmal auch feurigen Rückstoßgase weggeschleudert werden. So müssen auch die „fliegenden Untertassen" funktionieren (A Flügelblätter, D Düsentriebwerke, T Treibstofftanks)*



PILGERZIEL *der Fachleute wurde das kleine Haus in Bremerhaven-Lehe, in dem der Erfinder heute mit seiner Familie wohnt. Aus dem Westen und aus dem Osten erscheinen laufend Abgesandte, um ihm die verlockendsten Angebote zu machen*



FÜR LAIEN *hat Schriever uns diese Zeichnung angefertigt. Man erkennt deutlich die Flügelblätter und den Pilotenraum. Schriever hält es für unwahrscheinlich, daß das Geheimnis der schon legendären „fliegenden Untertassen" im Besitz der Sowjetunion ist*



DER ERFINDER *Flugkapitän Schriever, war Chefpilot bei den führenden deutschen Luftfahrtunternehmen. Vier Jahre arbeitete er an der Konstruktion des Flugkreisels. Seine Pläne, um die sich Weltmächte reißen, wurden nach der Kapitulation gestohlen.*

Das friedliche Städtchen Oloron am Fuße der Pyrenäen schreckte eines Samstags um 13 Uhr aus seiner Ruhe auf. Vom Himmel regnete es weiße Fäden. Noch ehe sich die Einwohner von ihrer Überraschung erholen konnten, gab es eine zweite, noch größere Sensation. Am wolkenlosen Himmel wirbelten in tollem, wahnwitzigem Zickzack-Kurs „fliegende Untertassen". Nicht eine, zwei oder drei. Nein, ein ganzes Geschwader von mindestens dreißig kreisrunden Scheiben. Während die Honoratioren der Stadt mit Feldstechern das Geheimnis der mysteriösen Himmelserscheinungen zu ergründen suchten, sammelte die lärmende Schuljugend die „Himmelswolle" paketweise auf. Ein Turnlehrer hielt ein Streichholz an eine solche rätselhafte Abwurfsendung. Sie verbrannte in Sekundenschnelle wie Zellulose. Bevor die aufgeregten Kleinstädter die Fäden weiter untersuchen konnten, verwandelten sie sich in eine geleeartige Masse, die sich verflüchtigte, ohne die geringste Spur zu hinterlassen. Sie verschwanden genau so wie die „Untertassen". Spuk, neue Geheimwaffen, Boten von anderen Planeten? Das sind Fragen, die die Welt sich wieder stellte.

Es gibt in Deutschland einen Mann, der zu diesem Thema sehr viel mehr sagen kann als irgendein anderer auf dieser Erde. Um das kleine Haus, das er in der Nähe Bremerhavens bewohnt, herrscht seit einiger Zeit schon geschäftiges Treiben. Da geben sich Abgesandte amerikanischer Forschungsinstitute und Universitäten, da geben sich Professoren und Ingenieure aus westlichen und östlichen Ländern gegenseitig die Türklinke in die Hand. Und das diskrete Schweigen, das sie alle wahren, dreht sich immer wieder um ein und dieselbe Sache: um die „fliegende Untertasse Nr. 1". Sie wurde zwischen 1941 und 1945 von dem Bewohner des Hauses, dem Ingenieur und Chefpiloten Rudolf Schriever, konstruiert und ging unter der Bezeichnung „Flugkreisel" in das seit sieben Jahren in alle Winde zerstreute luftfahrttechnische Arsenal der ehemaligen deutschen Luftwaffe ein.

Auf dem Tisch des Hauses liegt ein Stoß Briefe aus aller Herren Ländern. Und täglich kommen neue hinzu. Das Haus Hökerstraße 28 in Bremerhaven-Lehe hat unter Fachkreisen Weltberühmtheit erlangt. Lachend aber steht Flugkapitän Schriever am Fenster:

„Warum ich nicht ins Ausland gegangen bin?"

„Dort liegen eine ganze Menge Vertragsangebote: Südamerika, USA, Ostzone . . . will sagen Rußland. Aber vielleicht war ich von einem einzigen Reinfall gehörig geheilt, nachdem ich in Südamerika schlechte Erfahrungen gemacht hatte." „Und der Flugkreisel?"

„Der ist natürlich ebenso Wirklichkeit, wie vielleicht einige der gesichteten ‚fliegenden Untertassen' nichts anderes sind als die Auswertung meiner Pläne, die man mir am 14. Mai 1945 in Regen im Bayerischen Wald beim Landwirt Prestel freundlicherweise gestohlen hat. Dort war ich nach meiner Flucht aus Prag mit meiner Familie aufgenommen worden."

Die Idee selbst? Sie ist grundeinfach. Nicht nur das Hauptproblem, sondern auch das Hauptgefahrenmoment der Fluggeräte liegt darin, daß man nur dann starten und landen kann, wenn man „Fahrt", also eine hohe Geschwindigkeit hat. Der Hubschrauber kann zwar senkrecht starten und landen, aber in der Luft ist er verhältnismäßig langsam. Warum also nicht die hervorragenden Eigenschaften der Hubschrauber- und der normalen Flugzeugkonstruktion miteinander verbinden? So kam Schriever auf die Idee, den „Rumpf" als abgeflachten Kegel in die Mitte zu nehmen und um ihn herum



AUSLANDANGEBOTE *konnten Rudolf Schriever nicht verlocken, seine Kenntnisse fremden Mächten zur Verfügung zu stellen. Er hat schlechte Erfahrungen gemacht. Für unsere Leser rekonstruierte er seine Pläne*





DAS GEBURTSHAUS DER FLIEGENDEN UNTERTASSEN: *In diesem Haus, einer nahe der heutigen deutsch-tschechischen Grenze gelegenen Villa, wurde die Idee des Flugkreisels oder der „Fliegenden Untertasse Nr. 1" geboren. Von den Spekulationen, daß es sich bei den seit zwei Jahren gesichteten Scheiben um Besucher von fremden Planeten handle, will Schriever nichts wissen: „Denken Sie nach! Der Mars ist unbewohnt. Es käme also der Jupiter in Frage. Von dort würde der angenehmste Teller 15½ Jahre bis zur Erde brauchen — hin und zurück also doppelt so lange." Schriever glaubt, daß die US-Luftwaffe mit dem „Spuk" experimentiert.*

zahlreiche Flügelblätter, zusammengefügt wie eine Scheibe, rotieren zu lassen.

„Ich nahm am 15. Juli 1941 die ersten Entwicklungsarbeiten auf", fährt Schriever fort. „Das erste Modell des Flugkreisels wurde am 2. Juni 1942 fertiggestellt. Es flog einen Tag später, von winzigen Raketen angetrieben, und wir waren alle entzückt über seine Flugeigenschaften. Aber zur eigentlichen Konstruktion und zum Bau der Großteile kam ich erst in Prag. Die Spannweite der — wenn Sie es so nennen wollen — ersten ‚fliegenden Untertasse' betrug 14,40 Meter. Die Flugeigenschaften waren frappierend: senkrechter Start, senkrechte Landung, Stillstehen in der Luft und als Höchstgeschwindigkeit rund 4000 Stundenkilometer!"

Nach einer kurzen Pause stellt der Erfinder fest: „Hätten wir 1945 weiterarbeiten können, längst wären ‚fliegende Untertassen' über Deutschlands Himmel wie die warmen Semmeln im Brotkorb zu sehen."

Im nächsten Heft eine sensationelle Reportage aus Amerika:
Ferngelenkte Raketen

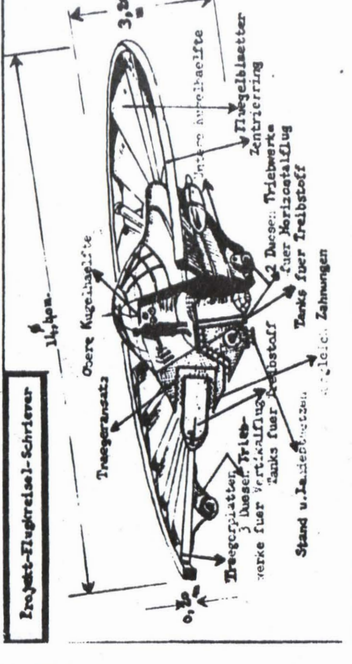




DER ERFINDER *Flugkapitän Schriever, war Chefpilot bei den führenden deutschen Luftfahrtunternehmen. Vier Jahre arbeitete er an der Konstruktion des Flugkreisels. Seine Pläne, um die sich Weltmächte reißen, wurden nach der Kapitulation gestohlen.*

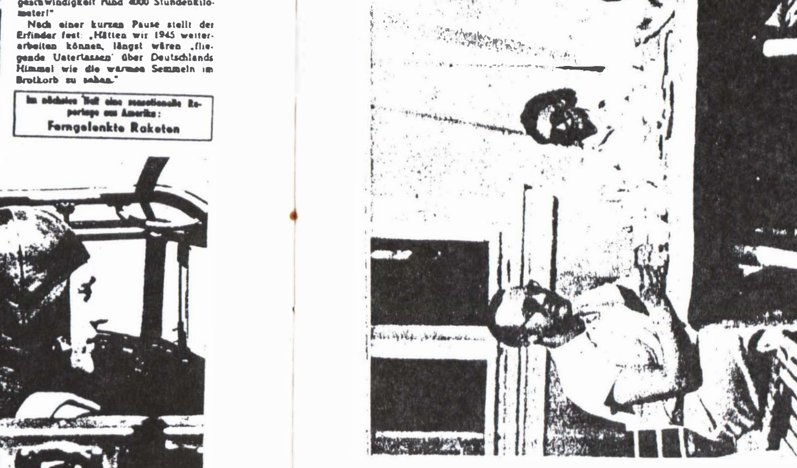


QUERSCHNITT DURCH DEN FLUGKREISEL: *Das Schnittbild zeigt noch besser als die technische Zeichnung die frappierend einfache Konstruktion der „fliegenden Untertasse". Ist der Kreisel in schneller Rotation, so erscheint er als Scheibe, von der die heißen und manchmal auch feurigen Rückstoßgase weggeschleudert werden. So müssen auch die „fliegenden Untertassen" funktionieren (A Flügelblätter, D Düsentriebwerke, T Treibstofftanks).*



PILGERZIEL *der Fachleute wurde das kleine Haus in Bremerhaven-Lehe, in dem der Erfinder heute mit seiner Familie wohnt. Aus dem Westen und aus dem Osten erscheinen laufend Abgesandte, um ihm die verlockendsten Angebote zu machen.*

FÜR LAIEN *hat Schriever uns diese Zeichnung angefertigt. Man erkennt deutlich die Flügelblätter und den Pilotenraum. Schriever hält es für unwahrscheinlich, daß das Geheimnis der schon legendären „fliegenden Untertassen" im Besitz der Sowjetunion ist*

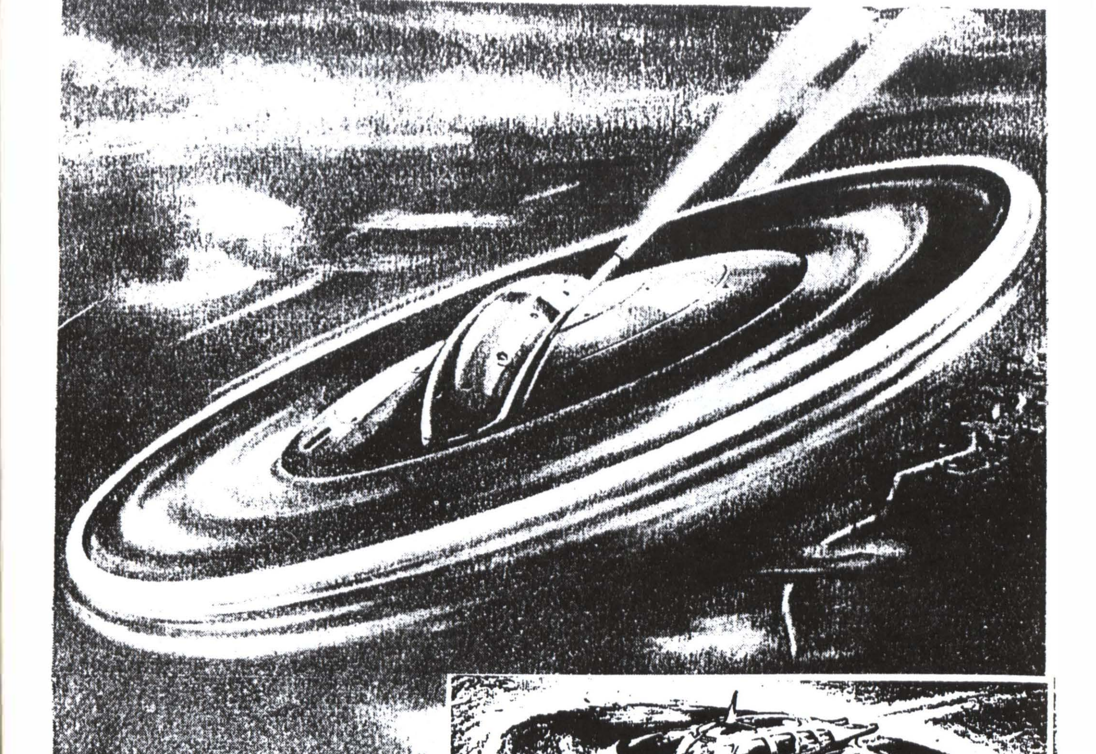


Quelle des auf S.3-5 verwendeten Materials ist die Zeitschrift "Deutsche Illustrierte", Heft Nr.45 von 1952.

Schon im letzten CR-Beitrag zu unserem aktuellen Spezialthema wurden vielerlei Zweifel an der sagenumwobenen deutschen Fliegenden Untertasse laut. In dieser Folge möchte ich gerne das zeithistorische deutsche Quellenmaterial der deutschen Zeitschriften- und Zeitungslandschaft betrachten.

Im Gegensatz zur Legende, wonach die am Flugkreisel arbeitenden "Forscher" irgendwo verschollen sein sollen und ihre Arbeit entweder im Auftrag der Amis oder Rußen weiterführen, ist leicht festzustellen, daß z.B.Flugkapitän **Rudolf Schriever** (genannt ein "Chefpilot der führenden Luftfahrtunternehmen" und "vier Jahre arbeitent an der Konstruktion des Flugkreisels") noch 1952 in Bremerhaven-Lehe mit seiner Familie lebte und der "Deutschen Illustrierten" einen Gesprächstermin einräumt, um auch für jene Zeitschrift extra eine Zeichnung anzufertigen, die das Projekt-Flugkreisel-Schriever illustrierte, siehe so auch links oben die Reproduktion! Berichtet wird, daß das von Schriever bewohnte Haus in der Hökerstraße 28 zu jener Zeit der Berichterstattung eine Art Zentrum des aeronautischen Interesses sei und Wissenschaftler aus "westlichen und östlichen Ländern" sich dort die Türklinke in die Hand gäben. Warum sollten sich die Flugexperten aber anno 1952 noch die Türklinke bei Schriever in die Hand drücken, wenn sie durch ihre Militärs bereits 1945 die "Untertassen"-Pläne und Modelle bergen gekonnt haben sollen? Überhaupt ist alles verwirrend in der Zeithistorie. Am 14.Mai 1945 soll man die Konstruktionspläne Schriever im Bayerischen Wald "beim Landwirt Prestel"


gestohlen haben. Irgendwie war Schriever dann in die "Südamerika-Con=



Wir konstruierten FLIEGENDE TELLER

Des Rätsels Lösung: Luftwaffe plante Scheiben-Flugzeuge. Unser technischer Mitarbeiter Dipl.-Ing. G. Sautier beschreibt ihre Konstruktionen

Von den Sportgeräten ‚Diskus' und ‚Bumerang' ist bekannt, daß sie sich infolge ihrer schnellen Umdrehung um die eigene Achse rasch vorwärts bewegen und urplötzlich aufsteigen, je nachdem welchen Impuls man diesen Geräten aufdrückt. Der Diskus mit seinen idealen Flugeigenschaften gibt das Vorbild für ‚Fliegende Teller' ab. Es nimmt Wunder, daß diese ideale Form des Flugkörpers nicht schon früher in der Luftfahrt Verwendung fand.

Die flugtechnische Forschung hat zunächst zwei Typen von Flugzeugen entwickelt: das Raketen-Flugzeug mit seiner Überschallgeschwindigkeit und den Hubschrauber für Langsam- und Schwebeflug. Das technische Ideal ist das Flugzeug, das Schwebe- und Schnellflug vereint. Ist es deshalb verwunderlich, wenn sich Technik und Wissenschaft mit diesem Problem befassen und schließlich über das Nurflügel-Flugzeug zu vollkommen neuen Formen gekommen sind?

Am Nurflügel-Flugzeug wird seit Jahren gearbeitet. Namhafte, besonders deutsche Wissenschaftler, leisteten hier Hervorragendes. Sie schufen die Grundlagen, von denen Amerika heute ausgeht. Bereits 1910 ließ sich Prof. Hugo Junkers sein erstes Nurflügel-Flugzeug unter DRP 253 788 gesetzlich schützen. Auch andere: Hirth, Klein, Maybach und Dornier haben sich mit diesem Problem befaßt.

Konstruktion des Scheiben-Flugzeuges der deutschen Luftwaffe. Das Bild links oben zeigt die Vorderansicht, das Bild links unten die Seitenansicht. Nur die Scheibe rotiert. Rumpf und Brennstoff-Tanks werden durch den Stabilisierungs-Kreisel in ruhender Lage gehalten. Rechts: Ansicht des Scheiben-Flugzeuges von oben oder unten Zeichnungen: Gerd Klentze. Konstruktionspläne: Georg Sautier

1938 wurden dem deutschen Luftfahrtministerium Pläne eines neuen Nurflügel-Flugzeuges vorgelegt. Statt der Flügel hatte es eine runde Scheibe als Tragfläche. In deren Mitte befand sich ein zigarren- oder eiförmiger Rumpf. Rings um die Scheibe lagerte ein drehbarer, scheibenförmiger Ring mit schwenkbaren Lamellen, auf den mehrere Verbrennungsmotoren mit je einem Propeller montiert waren. Wurden die Propeller angetrieben, so drehte sich der Scheibenring um die Scheibentragfläche und somit um den Rumpf. Durch Schrägstellen der Lamellen hob sich das Flugzeug bei entsprechend rascher Umdrehungszahl des Propellerringes langsam. Dieses neuartige Flugzeug war nichts anderes als ein Hubschrauber. Seine Konstruktion war zu kompliziert. Es wurde nicht gebaut. Unabhängig von Prof. Tank befaßte sich während des letzten Weltkrieges Mr. Pullin, der spätere Direktor der Weir-Flugzeugwerke in England, ebenfalls mit dieser Konstruktion.

Als im Jahre 1942 die Raketenforschung zu einem gewissen Erfolg gekommen war und der Düsenjäger sich als Hochgeschwindigkeits-Flugzeug bewährt hatte, kam das deutsche Luftfahrtministerium wieder auf das Scheibenflugzeug zurück. Der Propellerring wurde durch einen Düsenring ersetzt. Im Schulungsdienst der Ersatzkompanie für Soldaten im Ingenieurdienst der Luftwaffe in Detmold lagen die Pläne des früheren Propeller-Scheiben-Flugzeuges als Studienmaterial aus.

Der frühere Flugkapitän Ingenieur Rudolf Schriever, Bremerhaven, befaßte sich seit 1941 ebenfalls mit der Konstruktion eines Scheibenflugzeuges, des ‚Flugkreisels'. Fortsetzung auf Seite 19

Das deutsche Projekt von 1938

Das deutsche Projekt einer „Fliegenden Untertasse", das im Prinzip bereits im Jahre 1938 bestand. Links: so sieht der revolutionäre Flugzeugtyp von unten aus, der Drehflügel-Kranz ist in Bewegung. Rechts: eine schematische Darstellung. 1. Aeußerer Lagerring, 2. Drehflügel, 3. Düsen, 4. Innerer Lagerring, 5. Verkleidung, 6. Kabine, 7. Hauptdüsen.

KRISTALL war eines der ersten deutschen Magazine nach dem 2.Weltkrieg und widmete sich gleich von Anfang an der "irdischen UFO-Erklärung, hier in Nr.1/1950...

---

nection" der III.Reich-Flüchtigen verwickelt, aber er machte mit ihnen "schlechte Erfahrungen". Wie diese Erfahrungen konkret ausschauten ist nicht genannt... Vielleicht hängt dies mit Nazi-Politik, Verfehlungen oder auch um Ablehnung von verrückten Ideen zusammen, wer will dies schon wissen?

Schriever setzt das Datum für den Beginn der Entwicklungsarbeiten am Untertassen-Flügler für den 15.Juli 1941 fest. Das erste Modell wurde am 2.Juni 1942 fertiggestellt. Am Tag später war Flugerprobung -alle waren begeistert. "Aber die eigentliche Konstruktion und zum Bau der Großteile kam ich erst in Prag. Die Spannweite der ersten Fliegenden Untertasse betrug 14,40 Meter. Die Flugeigenschaften waren frappierend: senkrechter Start, senkrechte Landung, Stillstehen in der Luft und als Höchstgeschwindigkeit rund 4000 Stundenkilometer", erzählte der "Chefpilot" der "Deutschen Illustrierten".

Der auf S.6 und hier verwendete Bericht entstammt der Nr.1/1950 eines ominösen Phantasiejournals namens KRISTALL, welches zu Anfangs der 50ziger Jahre von Hamburg aus zahlreiche abenteuerliche UFO-Beiträge großaufgemacht verbreitete und sicherlich auch die Untertassen-Legende in Deutschland vertiefte. Die deutsche Untertasse sieht hier nun wieder anders aus und wird auf 193B zurückdatiert. DieKonstruktion für KRISTALL übernahm ein Dipl.-Ing.Georg Sautier. Als Aufhänger gilt hier das Nurflügel-Prinzip. Aber die 1938 vorgelegten Pläne wurden nicht in die Realität umgesetzt. O-Ton: "Es wurde nicht gebaut." Doch die Nazi-Flugscheibe bekommt durch das "Luftfahrtministerium" im Jahre 1942 Unterstützung, diesmal lagen die Unterlagen dafür in Detmold -Informationsquelle hierfür wieder der "frühere Flugkapitän" Schriever.

Wie auch immer, die KRISTALL-Darstellung hat nichts mit der Skizze von Schriever in "Deutsche Illustrierte" zu tun!

Auf S.B/9 finden Sie einen Bericht der Zeitschrift "7 Tage", Nr.26 von 1952. Auch hiernach sind **Fliegende Untertassen eine deutsche Erfindung**. Ganz richtig schreibt man hier, daß durch die vorhandenen Meldungen der Zeitungsleser mehr verwirrt als aufgeklärt wird. "7 Tage" greift die Schriever-Story auf. Verwickelt sind hiernach die Prager BMM-Werke, wo man im August 1943 vom Osthangar aus erstmals die Untertasse aufs Landefeld schiebt. Doch erst 1944 konnte mit den jetzt be=



Deutscher Konstrukteur erfand 1944 den „Fliegenden Teller"

Geheimnis nach 8 Jahren gelüftet

Ueber die „Fliegenden Untertassen" sind in den letzten Jahren so viele mehr oder weniger ernst zu nehmende, meist aber sensationell aufgebauschte Meldungen durch die Weltpresse gegangen, daß der verwirrte Zeitungsleser nun überhaupt nicht mehr weiß, was er glauben soll und was nicht. Tatsache ist aber, daß „rätselhafte Himmelskörper" in verschiedenen Teilen der Welt, in Amerika sowohl wie in Europa und Indien immer wieder und bis zum heutigen Tag beobachtet worden sind. Die „Erklärungen" für diese merkwürdigen Erscheinungen reichen von der sowjetischen Geheimwaffe über den Meteoriten bis zum mit Mars-Menschen besetzten Beobachtungsflugzeug. Was ist nun an der ganzen Sache wirklich wahr, und um welche unbekannten fliegenden Körper handelt es sich? Stimmt die erst vor wenigen Tagen veröffentlichte Sensationsmeldung aus Paris, daß die „Untertassen" mit einer deutschen Geheimwaffe, der „V 7", identisch sind, die bei Kriegsende fabrikationsreif gewesen sein soll und deren Pläne und Antriebsaggregate angeblich von den Sowjets erbeutet wurden?

Wir sind heute in der Lage, das Geheimnis um die „Fliegenden Untertassen", um die ein regelrechter Rummel veranstaltet worden ist, zu lüften. Wir erbringen mit der nachfolgenden Veröffentlichung den Beweis, daß es sich bei diesen Flugkörpern keineswegs um Wahngebilde einer überhitzten Phantasie handelt, sondern daß ihre Urform von einem deutschen Konstrukteur während des vergangenen Krieges entworfen worden ist. Er nannte seine Erfindung, deren Querschnittszeichnung wir ebenfalls zeigen, schlicht einen „Flugkreisel". Die Bezeichnung „Fliegende Untertasse" hat sich im Sprachgebrauch deshalb eingebürgert, weil der Flugkörper eine flache und runde Form besitzt. Wer ihn unter Benutzung der deutschen Pläne wirklich gebaut hat, das ist heute noch eine offene Frage. Sie kann nur durch die militärischen Stellen einer Großmacht beantwortet werden.

AUF dem Werkflugplatz der unter deutscher Geschäftsführung arbeitenden Prager BMM-Werke herrschte seit Wochen schon ein geheimnisvolles Geraune. Man schrieb den August 1943, und in dem stacheldrahtumzäunten kleinen Hangar an der Ostseite des Rollfeldes ertönten dann und wann knatternde Niethämmer. Niemand außer dem Chefpiloten Rolf Schriever und drei seiner engsten Vertrauten hatte Zutritt zu dem streng bewachten und abgeriegelten Gelände. Das war ohne Zweifel Grund genug, dem Flüstern von Ohr zu Ohr Tür und Tor zu öffnen und vom Ueberschalljäger bis zum Weltraumschiff die verwegensten Kombinationen und Phantasien walten zu lassen. Was geschah im Osthangar? Niemand wußte darüber genau Bescheid, und der Chefpilot und seine Mitarbeiter schwiegen wie das Grab.

Die Idee wird geboren!

An einem Frühlingsabend des Jahres 1941 sitzt der Werkpilot Rolf Schriever gedankenversunken vor seinem Schreibtisch. Wie Tausende vor ihm, so wälzt auch er das Urproblem der Luftfahrt, das da lautet: „Fahrt ist das halbe Leben!" — FAHRT, das bedeutet Geschwindigkeit für den Start, Geschwindigkeit für den Flug und Geschwindigkeit für die Landung; das bedeutet langen Rollweg bis zum Abheben vom Boden, also riesige Flugfelder, das bedeutet die Unmöglichkeit, in der Luft stillstehen zu können, und das bedeutet hohe Geschwindigkeit beim Aufsetzen, also wieder lange Ausrollstrecke. FAHRT, das bedeutet schließlich in Bodennähe immer Gefahr!

„Man müßte", so denkt sich der grü-

belnde Werkpilot, „ein Gerät entwickeln, das nicht nur senkrecht starten und landen kann wie ein Hubschrauber, also für diese in der Fliegerei lebenswichtigen Vorgänge keinen Platz beansprucht, sondern gleichzeitig, im Gegensatz zum Hubschrauber, in der Luft nicht nur ebensoschnell wie ein normales Flugzeug fliegt, sondern noch viel schneller!"

Dabei fährt sein Bleistift gedankenverloren über ein Blatt Papier. Skizzen normaler Flugzeugkonstruktionen und Hubschrauber entstehen, dann wachsen beide zusammen, und auf einmal hat er die Lösung: Wie wäre es mit einer gewölbten und runden Kabine an Stelle des bisher langen und schmalen Rumpfes, und wie wäre es, wenn man um diese gewölbte und runde Kabine die Rotorflügel des Hubschraubers nicht drei- oder zweifach, sondern vielfach kreisen ließe, die Blätter verstellbar, angetrieben von einem Motor in der Mitte, oder noch besser, von Turbinen wie die selige Heinkel 178 des Jahres 1939?

Hastige Bleistiftstriche geben der Idee Form und Gestalt. Ein Gebilde entsteht, das aussieht wie eine mißglückte Mokkatasse mit einer Luftblase in ihrer Mitte. Dort ist die Kabine für die Besatzung! Darunter die Treibstoffbehälter. In der Mitte außen herum die Lagerung des Rotorflügelkranzes, darunter hängen die Triebwerke, die den Rotor in Bewegung versetzen, alles goldeinfach!

Abende später wird der Entwurf vervollkommnet. Dann nimmt der Werkpilot zwei seiner besten Kameraden mit zu sich ins Zimmer und bespricht mit ihnen das Projekt. Aber es fehlt noch an geeigneten Triebwerken, an aerodynamischen Erfahrungen mit dem seltsam geformten Körper. Schwierigkeiten und Skepsis gewinnen Raum. Man schreibt das Jahr 1941, aber die Freunde ahnen: Was da auf dem Papier geboren wird, eilt seiner Zeit ein volles Jahrzehnt, vielleicht noch mehr voraus. Dennoch läßt sie das Projekt nicht mehr ruhen.

Schneller als 4000 Stundenkilometer

Berechnungen werden angestellt und das Ergebnis ist frappierend: Schon mit mittelstarken Motoren müßten 100 Metersekunden Steiggeschwindigkeit erzielt werden. Dann läßt man den Rotor langsamer laufen, so langsam, daß das Gerät in der Luft schweben bleibt, und wirft die beiden Düsenmotore für den Vorwärtsflug an. Sie geben die Vorwärtsgeschwindigkeit, ermöglichen Steigflug und Horizontalflug, und wenn die Berechnungen stimmen, müßten die Schockwellen der Schallgrenze ein Kinderspiel sein und die Höchstgeschwindigkeit etwas über 4000 Stundenkilometer liegen, vorausgesetzt, daß zum Vorwärtsflug neben Turbinenmotoren auch Staustrahlrohre verwendet werden, die ab 800 km/h in Funktion treten.

Ein Modell wird entworfen und gebaut. In einer einsamen Gegend außerhalb des Werkgeländes wird es erprobt. Es fliegt, damit scheint die Theorie bewiesen, und nun kann die Arbeit für den Prototyp beginnen.

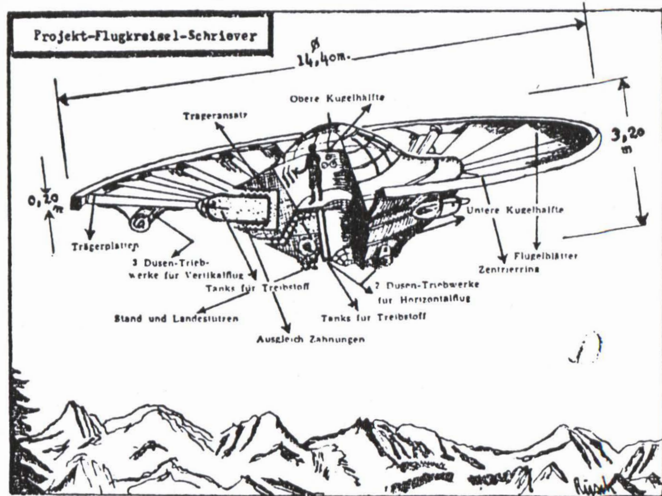
Der Fliegende Teller wird gebaut

Inzwischen vergingen Wochen und Monate, ja beinahe zwei Jahre. Es ist 1944 geworden, die ersten Messerschmitt'schen Düsenjäger fliegen, und damit steht endlich auch ein brauchbarer Turbinenmotor zur Verfügung. Mit seiner Hilfe kann das Projekt verwirklicht werden.

Die Osthalle am Platz wird zum Laboratorium und zur Fabrik. Man geht still an die Arbeit, verwendet arbeitsfreie Stunden, zeichnet, plant, ändert, verwirft, plant erneut, beginnt mit den Schweiß- und Nietarbeiten. Die Werkleitung ist im Bilde, aber sonst erfährt niemand ein Wort, denn man arbeitet an der umwälzendsten Erfindung der Fliegerei, und erst die praktische Erprobung soll zeigen, ob die Idee den richtigen Weg wies, ob die Flugerfolge der Modelle sich mit einem bemannten und steuerbaren Gerät wiederholen lassen. So arbeitet man fieberhaft und besessen, indes die Zeit und mit ihr die Waagschale des Kriegsglücks unnachgiebig wandern.

Vom Kriegsende überrascht

Es kommt der April 1945. Die „Fliegende Untertasse Nummer I" ist fertig. Zum ersten Male wird sie aus der Halle auf das Rollfeld geschoben. Ein phantastisches Gebilde von fast 15 Metern Durchmesser, in der Mitte überragt von der im Sonnenlicht gleißenden Plexiglaskuppel des Führerraumes. Chefpilot Schriever geht allein an Bord, die Motore laufen Probe, die flimmernde Aluminiumscheibe beginnt zu rotieren. Da ergibt sich eine winzige Unwucht, die einige Aenderungen notwendig macht, und im selben Moment beginnen schon wieder die Sirenen zu schrillen, wie so oft in diesen letzten Monaten eines verzweifelten Kampfes. Die Triebwerke verstummen, das Gerät wandert zurück in die Halle. Die Aenderungen benötigen



Das ist die Konstruktionszeichnung (Querschnitt) für die „Fliegende Untertasse"

mehr Zeit als erwartet. Der April vergeht, es kommt der Mai 1945 und damit steht das Ende des Krieges überraschend auch vor den Türen Prags.

Pläne im Bayerischen Wald gestohlen

Das Werk stellt am 9. Mai die Arbeit ein. Die zum Teil tschechische Belegschaft beginnt zu plündern. „Rette sich wer kann", lautet für die Deutschen die Parole. Sprengungen hallen über das weite Feld des Flughafens, Flugzeugrümpfe brechen in sich zusammen und schwarze Rauchsäulen steigen gen Himmel. Da schieben Chefpilot Rolf Schriever und seine beiden Freunde ihr Wunder-Projekt ein letztes Mal ans Tageslicht. Eine Sprengladung wird fachgemäß verstaut, die Zündschnüre brennen, man hastet in Deckung, und dann fliegen den drei Unentwegten die Trümmer ihrer mühseligen Arbeit um die Ohren. Der Fliegende Teller Nummer I ist nicht mehr.

Schriever zieht seinen BMW aus der Garage, verpackt den Koffer mit den Plänen, lädt seine Familie in den Wagen und gibt Gas, Richtung Westen. Es gleicht einem Wunder, daß er auf Schleichwegen und nach mancherlei Strapazen den Bayerischen Wald und damit die amerikanische Besatzungszone erreicht. Er hält sich wochenlang verborgen auf dem Lande, repariert den Bauern Pflüge und Eggen. Eines Tages kommt er nach einem anstrengenden Tage in den Hof zurück und sieht, daß inzwischen geplündert wurde. Alles ist weg, alles was er retten konnte: die Kleidung, der Schmuck, die wenigen Andenken — und der ganze Koffer mit den Plänen.

Wieder vergehen Monate. Der ehemalige Chefpilot geht zurück in die Nähe seiner Heimatstadt Bremen und liest zwei Jahre später die ersten geheimnisumwobenen Berichte über „Fliegende Teller", die angeblich über dem Territorium der USA gesichtet wurden. Er sieht die ersten Aufnahmen des seltsamen Vogels, und er kann sich eines Lächelns nicht erwehren. Dennoch, nun scheint sich aufzuklären, wo seine Pläne gelandet sind, und er nimmt erneut Nachforschungen bei den amerikanischen Versuchszentren auf. Ergebnis: Verhöre durch die CIC am nichtendenwollenden Bande. Einladung nach Südamerika, die er ablehnt. Verbot, mit den Ostblockstaaten in Verhandlungen zu treten. Ueberwachung und was sonst noch alles. Aber Chefpilot Schriever bleibt in Deutschland und arbeitet als Fahrer, und was immer sich sonst für Möglichkeiten ergeben mögen. Eines Tages wird er auch wieder fliegen. Aber wer in seiner Gegenwart von geheimnisvollen „Fliegenden Untertassen" spricht, der riskiert ein unheilschwangeres Gelächter!

-Criticus-

Nr. 17 / 19. - 25. April 1954

Deutsche erfanden „Fliegende Untertassen"

Geheimwaffe im zweiten Weltkrieg konstruiert, aber nie mehr zum Einsatz gekommen

Wir beenden heute unseren Tatsachenbericht über die Geschichte der sogenannten Fliegenden Untertassen. In der vorigen Ausgabe hatten wir Spezialinformationen über die zur Zeit in Kanada stattfindenden Versuche des Ingenieurs Frost veröffentlicht. Heute können wir mitteilen, daß diese kanadischen Konstruktionen auf einer Erfindung beruhen, die in den letzten Kriegsjahren in Deutschland gemacht wurde, die aber auch den Russen und jetzt auch den Amerikanern bekannt ist...

Der deutsche Ingenieur Richard Miethe, der in Tel Aviv lebende angebliche Erfinder der fliegenden Untertassen, hat das Angebot einer amerikanischen Flugzeuggesellschaft angenommen, eine Nachbildung seiner 1944 in Breslau hergestellten ersten fliegenden Untertasse herzustellen. (dpa)

Quelle: FAZ, 14.6.1952

Eine deutsche „Untertasse"

v. D. Hamburg, 14. November (Eigener Drahtbericht). Der 35jährige ehemalige deutsche Flugkapitän Rudolf Schriever aus Bremerhaven hat einen in elfjähriger Konstruktionsarbeit entwickelten flügellosen, elipsenförmigen Flugkörper, der einen Durchmesser von vierzig Metern hat und sowohl durch Düsen- wie auch durch Treibstoffmotoren angetrieben werden kann, zum Patent angemeldet. Diese deutsche „Untertasse" kann nach Angaben des Erfinders senkrecht steigen und fallen, so daß sie keine Start- und Landefläche benötigt. Sie soll darüber hinaus in der Luft verharren und notfalls ohne Motorenkraft gefahrlos zu Boden sinken können. Die entwickelte Höchstgeschwindigkeit soll das Dreifache der Schallgeschwindigkeit betragen.

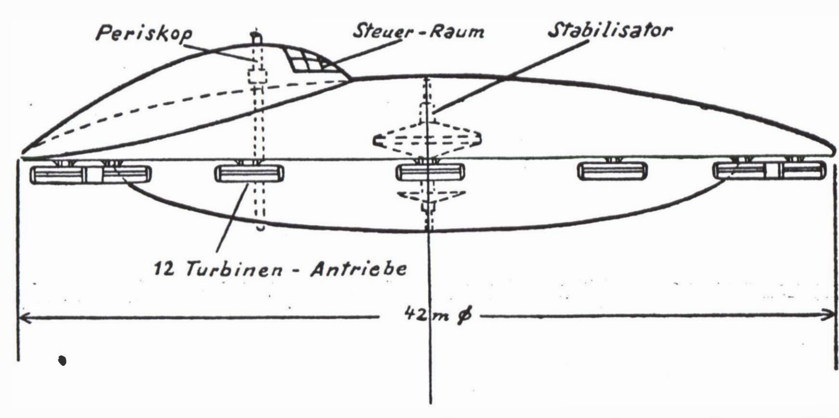
Quelle: FAZ, 15.11.1952

Unter den zahlreichen Projekten, die dem damaligen Reichsluftfahrtministerium im Jahre 1941 unterbreitet wurden, befand sich auch der Vorschlag zur Konstruktion sogenannter Flugscheiben. Es war eigentlich nur die logische Fortsetzung einer Ideenreihe, die von den bisher üblichen, aber durch ihren großen Luftwiderstand den Erfordernissen höherer Geschwindigkeit nicht mehr gewachsenen Flugzeugen zum sogenannten Nur-Flügel-Flugzeug und weiter zur Flugscheibe führte. Genau wie ein enormer Unterschied besteht zwischen den Entfernungen, die eine von einem Leichtathleten gestoßene Kugel und ein von dem gleichen Athleten geschleuderter Diskus zurücklegen, so mußte die kaum mehr einen Luftwiderstand hervorrufende Scheibe schneller werden als je ein Flugzeug zuvor war.

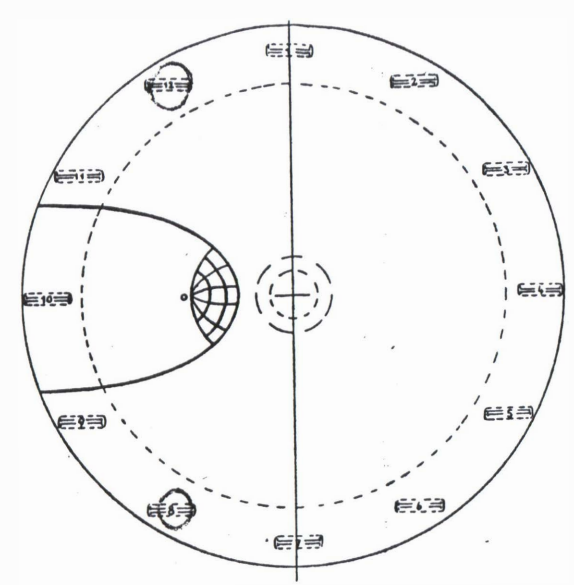
Auf Befehl Görings

Im April 1941 befahl Göring, die ersten Versuche zu unternehmen. Neben der Konstruktion der sogenannten V-Raketen, die vor allem in Peenemünde durchgeführt wurde, begannen einige Spezialisten sich mit dem Problem der Flugscheibe zu befassen. In Eger baute der vor Jahresfrist auf geheimnisvolle Weise verstorbene Testpilot Rudolf Schriever seinen Flugkreisel (über den wir in früheren Ausgaben schon berichtet haben). Gleichzeitig lief unabhängig davon in Breslau und in der Nähe von Prag ein zweites, vom Ministerium Speer betreutes Projekt, die sogenannte Miethesche Flugscheibe, die wir oben erstmals in einer Konstruktionszeichnung zeigen können. Sie ist der Vorläufer der sogenannten "Fliegenden Untertassen". Sie war in erster Linie als Bombenträger für weite Entfernungen gedacht, ja sie sollte, zur Vollendung gekommen, vor allem dazu dienen, von Deutschland aus die Rüstungszentren der USA zu bombardieren. Dabei war an eine unbemannte, ferngesteuerte Scheibe im Durchmesser von etwa 42 m gedacht, die durch Düsenturbinen angetrieben werden sollte.

Unser obiges Bild zeigt die Seitenansicht einer derartigen Fliegenden Scheibe, wie sie im Jahre 1944 und Anfang 1945 noch in Breslau und Prag gebaut wurden. Der Steuerraum liegt nicht in der Mitte der Scheibe, sondern etwas exzentrisch hinten, um die Mitte für den sogenannten Stabilisationskreisel freizumachen. Zwölf Turbinenantriebe sind gleichmäßig auf den ganzen Umfang der Scheibe verteilt. Beim Vorwärtsflug werden nur die Turbinen 8 bis 12 in Tätigkeit gesetzt. Die seitlichen Turbinenantriebe dienen zur Ausführung jener ruckartigen Manöver, wie sie aus allen bisher gemachten Beobachtungen für die „Fliegenden Untertassen" typisch sind, also zu plötzlichen Wendungen nach links oder rechts, wie sie kein normales Flugzeug ausführen kann, ohne vom Luftdruck zerbrochen zu werden. Um die Flugs eibe über dem zu beobachtenden oder zu bombardierenden Ziel stillstehen zu lassen, werden Turbinen nach unten gestellt. Beim Nachlassen des Antriebs senkt sich die Scheibe langsam nach unten.



Seitenansicht einer Fliegenden Scheibe, wie sie 1944 erstmals von dem Deutschen Miethe in Breslau und Prag gebaut wurde.



Die Anordnung der Düsen geht aus dieser Ansicht am besten hervor. Je nach der Richtung, in der die Scheibe fliegen sollte, wurden die entsprechenden Düsen eingeschaltet.

Wrack auf Spitzbergen

Das schwierigste Problem war wie bei allen Neukonstruktionen auch bei den Flugscheiben Start und Landung. Die ersten Versuche wurden mit einer verhältnismäßig kurzen schrägen Startbahn gemacht, da ein direkt senkre tes Aufsteigen bei diesen nicht rotierenden, sondern in sich feststehenden Scheiben natürlich wegen des hohen Luftwiderstandes unmöglich war. Auf diese Weise wurde im April 1945, also kurz vor dem Zusammenbruch, eine dieser Scheiben gestartet und mit Fernsteuerung auf einen Probeflug geschickt. Aus bisher ungeklärten Gründen versagte unterwegs die Fernsteuerung, die Scheibe kam nie wieder nach Breslau zurück, sondern war spurlos verschwunden. Erst Jahre später konnte das Geheimnis gelöst werden. Die Scheibe war auf Spitzbergen gelandet und dort zerschellt. Britische Kommandotrupps, die zur Sicherung des wichtigen Nachschubweges nach Murmansk dort gelandet waren, hatten die Trümmer des niegesehenen Flugzeugtyps geborgen. In Zusammenarbeit mit der kanadischen Luftwaffe und den Avro-Werken wurde die Konstruktion der Fliegenden Scheibe sorgsam untersucht, aber erst nach dem Zusammenbruch erfuhren die kanadischen Experten aus dem Mund eines deutschen Ingenieurs Einzelheiten über die genauen Dimensionen der Flugscheibe. Die dabei verwendete Metall-Legierung, die geeignet sein muß, die bei den enormen Geschwindigkeiten entstehende Reibungshitze zu überstehen, war ihnen ebenfalls noch unbekannt.

Trotz fieberhafter Anstrengungen in den Werken in Prag und Breslau kam infolge des unaufhaltsam sich anbahnenden Zusammenbruchs der Ostfront diese letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches nicht mehr zum Einsatz. Während in Prag die dortigen Werke und Teilkonstruktionen noch gesprengt werden konnten, fiel in Breslau in den dortigen unterirdischen Hallen ein Teil der Pläne und wahrscheinlich auch ein fast fertiges Modell den Russen in die Hände. Es dürfte der Vorläufer jener geheimnisvollen Maschinen sein, von deren Auftauchen in den letzten Monaten Augenzeugen aus der Sowjetzone und aus Schweden berichteten. Da auch zwei Mitarbeiter des deutschen Konstrukteurs Miethe in Breslau von den Russen gefangengenommen wurden und bisher nicht nach Deutschland zurückkehrten, ist anzunehmen, daß sie dort an der weiteren Fertigung dieser Flugkonstruktionen arbeiten.

Eine strategische Waffe

Miethe selbst, dem im letzten Augenblick die Flucht aus Breslau gelungen war, floh zunächst auf einer Privatmaschine nach dem Nahen Osten, stellte sich später den Franzosen zur Verfügung und soll nach glaubwürdigen Aussagen seit einigen Monaten in den USA unter einem falschen Namen tätig sein. Es ist anzunehmen, daß er sein Wissen und seine Erfahrungen mit der deutschen Luftscheibe bei der Konstruktion der amerikanischen Fliegenden Untertassen verwerten wird.

Ob diese neuartigen Flugkörper eine entscheidende Rolle im zweiten Weltkrieg hätten spielen können, wenn ihre Massenherstellung rechtzeitig gelungen wäre, steht dahin. Als Mittel im Luftkampf wären sie kaum in Frage gekommen. Eine Bewaffnung war zwar möglich, aber wenig zweckmäßig, da bei Geschwindigkeiten von weit über 2000 Stundenkilometern, wie sie damals schon erreicht wurden, ein sicheres Zielen auf Gegner ohnehin kaum mehr möglich ist. Weit wertvoller wäre die Flugscheibe zweifellos als Bombenträger auf weite Entfernungen gewesen. Ihr Aktionsradius ist nahezu unbegrenzt, da sie, einmal auf volle Geschwindigkeit gebracht, in Flughöhen von über 10 000 m riesige Entfernungen in einer Art Gleitflug überbrücken können. Es hätte also bei entsprechender Verbesserung der ersten Modelle zweifellos die Möglichkeit bestanden, selbst wichtige Rüstungszentren der USA mit ferngelenkten deutschen Flugscheiben zu bombardieren. Ebenso dürfte wohl auch künftig die Aufgabenstellung der in den USA, in Kanada und in der Sowjetunion konstruierten Flugscheiben in erster Linie dahin gehen, hochexplosive Kampfstoffe (etwa Atombomben) auf feindliche Ziele abzuwerfen. Infolge ihrer enormen Geschwindigkeit und Wendigkeit stellen diese Flugscheiben im Ernstfall die gegnerische Abwehr vor kaum lösbare Aufgaben.

Wir beenden mit diesen Feststellungen unseren Fortsetzungsbericht über das Geheimnis der Fliegenden Untertassen. Wir glauben, die geheimnisvollen Andeutungen, wonach es sich hierbei um Sendboten anderer Welten handelt, eindeutig widerlegt zu haben. Fliegende Untertassen existieren. Und ihre ersten Konstrukteure waren — Deutsche!

ENDE

---

reitgestellten "brauchbaren Turbinenmotor" (der auch in den "Messerschmitt´schen Dü= senjägern" Verwendung fand) die Untertasse hochfliegen! April, April 1945: die erste "Fliegende Untertasse" ist wirklich zum Einsatz in vol= lem Umfang bereit. Sie ist ein phantastisches Gebilde, hat fast 15 m Durchmesser. Doch der Kriegsgott meint es nicht gut mit Nazi-Deutsch= land, die Maschine zeigt si= ch von ihrer besten Seite, aber Fliegerwarnung kommt auf und somit ist ihr allererster Kriegseinsatz in Frage gestel=

Ein Geheimnis wird nach sieben Jahren gelüftet

Auf dem Werkflugplatz der deutschen BMW-Werke in Prag herrscht seit Wochen schon geheimnisvolles Geraune. Man schreibt den 3. August 1943, und in dem stacheldrahtumzäunten kleinen Hangar an der Ostseite des Rollfeldes ertönen dann und wann knatternde Niethämmer. Niemand außer dem Chefpiloten Rolf Schriever und drei seiner engsten Vertrauten hat Zutritt zu dem streng bewachten und abgeriegelten Gelände. Das war ohne Zweifel Grund genug, die unwahrscheinlichsten Gerüchte aufkommen zu lassen. Ist es ein Überschalljäger? Ist es ein Weltraumschiff, das dort hinter dem Stacheldraht geboren wird? Die verwegensten Kombinationen und Phantasien gehen als streng geheimes Geflüster von Mund zu Mund. Niemand weiß genau Bescheid, was im Osthangar geschieht, denn der Konstrukteur und seine Mitarbeiter schweigen wie das Grab.

Die Idee der Fliegenden Untertasse

An einem Frühlingsabend des Jahres 1941 sitzt der Werkpilot Rolf Schriever bei den Heinkelwerken in Eger in Gedanken versunken vor seinem Schreibtisch. Wie Tausende vor ihm, so wälzt auch er das Urproblem der Luftfahrt, das da lautet: „Fahrt ist das halbe Leben!" Fahrt, das bedeutet Geschwindigkeit für den Start, Geschwindigkeit für den Flug und Geschwindigkeit für die Landung; das bedeutet langen Rollweg bis zum Abheben vom Boden, also riesige Flugfelder, das bedeutet die Unmöglichkeit, in der Luft stillstehen zu können, und das bedeutet hohe Geschwindigkeit beim Aufsetzen, also wieder lange Ausrollstrecke. Fahrt, das bedeutet schließlich: in Bodennähe immer Gefahr!

„Man müßte, Herrgott nochmal", so denkt sich der grübelnde Werkpilot, „man müßte ein Gerät entwickeln, das nicht nur senkrecht starten und landen kann wie ein Hubschrauber, also für diese in der Fliegerei lebens-



Flugkapitän Schriever ist der erste Konstrukteur eines Flugkreisels. Kurz vor dem Probeflug war der Krieg zu Ende: die Maschine wurde zerstört, die Pläne dazu wurden gestohlen

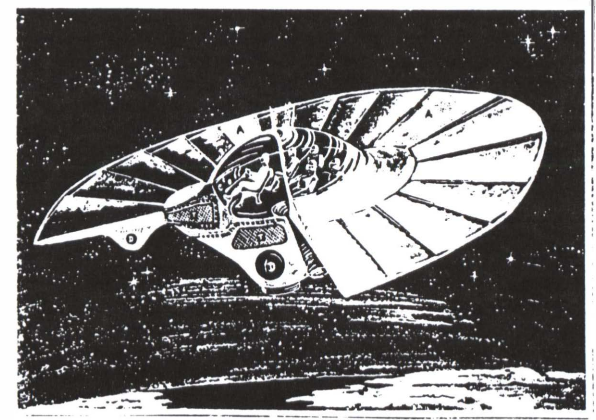
wichtigen Vorgänge keinen Platz beansprucht, sondern gleichzeitig, im Gegensatz zum Hubschrauber, in der Luft nicht nur ebenso schnell wie ein normales Flugzeug fliegt, sondern noch viel schneller!"

Der Zeit voraus

Dabei fährt sein Bleistift gedankenverloren über ein Blatt Papier. Skizzen normaler Flugzeugkonstruktionen und Hubschrauber entstehen, dann wachsen beide zusammen, und auf einmal hat er die Lösung! Wie wäre es mit einer gewölbten und runden Kabine an Stelle des bisher langen und schmalen Rumpfes, und wie wäre es, wenn man um diese gewölbte und runde Kabine die Rotorflügel des Hubschraubers nicht drei- oder zweifach, sondern vielfach kreisen ließe, die Blätter verstellbar, angetrieben von einem Motor in der Mitte oder, noch besser, von Turbinen wie die selige Heinkel 178 des Jahres 1939?

Hastige Bleistiftstriche geben der Idee Form und Gestalt. Ein Gebilde entsteht, das aussieht wie eine mißglückte Mokkatasse mit einer Luftblase in ihrer Mitte. Dort ist die

Eine Schnittzeichnung des Schrieverschen Flugkreisels zeigt, wie frappierend einfach die schon auf das Jahr 1941 zurückgehende Idee der „Fliegenden Untertasse" technisch aussieht. A: Flugblätter; T: Tank; D: Düsentriebwerk



Quelle des hier verwendeten und auf den Seiten 13/14 weiterführenden Berichts ist nicht bekannt, nur "Sept.1952" war zu ermitteln.
---

lt! Auf S.10/11 finden Sie den Nachdruck eines Illustrierten-Artikels von Mitte April 1954. Leider war auch die genaue Quelle hierfür nicht ermittelbar. Hier zeigt sich, daß die deutschen Untertassen-Pläne inzwischen in KANADA Anklang gefunden haben und sich hier der Kreis zur späteren **AVRO-Scheibe (oder AVRO-car)** schließt. Interessant auch hier wieder eine völlig andere Konstruktion und Skizze von der Schriever-Miethe-Untertasse! Wichtig auch die Feststellung in der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" (FAZ) vom 14.6.52 wonach Miethe im israelischen Tel Aviv lebt - eine Lebenssituation, die einem Nazi-Konstrukteur kaum möglich gewesen wäre! War Richard Miethe also Jude? Wahrscheinlich. Aber hatte er dann aber nicht 1944/45 führend an Nazi-V-Waffen beteiligt gewesen sein können? Unmöglich. Und die FAZ vom 15. November 52 meldet erst in jenem Jahr, daß die deutsche Untertasse zum Patent angemeldet wurde! Existierte die Maschine schon Jahre zuvor im Einsatzmuster, hätte auch das Patent dazu schon nach den ersten Federstrichen eingereicht worden sein müßen. In Späte`s Bericht über die Me-163 (siehe den letzten CR) wird allen klar, wie schwer es schon damals war eine dem RLM "kriegswichtige Waffe" umzusetzen. Ohne Patent wäre sicherlich NICHT eine einzige Reichsmark in ein Projekt (selbst im Statium des Models!) geflossen... Also stimmt was ganz kraß an der Story nicht. Leider können wir heute Schriever nicht mehr befragen, er starb Ende 1953...
Sicher ist: ein erst 1952 zum Patent angemeldetes Fluggerät kann 1941/43/44/45 nicht schon

DEUTSCHER FLUGKREISEL?

Kabine für die Besatzung! Darunter die Treibstoffbehälter. In der Mitte außen herum die Lagerung des Rotorflügelkranzes, darunter hängen die Triebwerke, die den Rotor in Bewegung versetzen.

In nächtelanger Arbeit wird der Entwurf vervollkommnet. Noch aber fehlt es an geeigneten Triebwerken, an aerodynamischen Erfahrungen mit dem seltsam geformten Körper. Schwierigkeiten gewinnen Raum. Doch die Idee läßt den Erfinder nicht mehr los. Er fühlt, was er hier auf dem Papier geboren hat, eilt seiner Zeit ein volles Jahrzehnt, vielleicht noch mehr voraus. Tagsüber hängt Flugkapitän Schriever in der Luft. Die werkneuen Maschinen müssen für die Verbände an der Front eingeflogen werden. Eine verantwortungsvolle, schwierige Aufgabe. Aber Abend für Abend zieht ihn das Projekt in seinen Bann.

Uber 4000 Kilometer je Stunde

Berechnungen werden angestellt, und das Ergebnis ist frappierend: Schon mit mittelstarken Motoren müßte eine Steiggeschwindigkeit von hundert Metersekunden erzielt werden können. Dann läßt man den Rotor langsamer laufen, so langsam, daß das Gerät in der Luft schweben bleibt, und wirft die beiden Düsenmotoren für den Vorwärtsflug an. Sie geben die Vorwärtsgeschwindigkeit, ermöglichen Steigflug und Horizontalflug, und wenn die Berechnungen stimmen, müßten die Schockwellen der Schallgrenze ein Kinderspiel sein und die Höchstgeschwindigkeit etwas über 4000 Kilometer je Stunde liegen, vorausgesetzt, daß zum Vorwärtsflug neben Turbinenmotoren auch Staustrahlrohre verwendet werden, die ab 800 km st arbeiten.

Ein Modell wird entworfen und gebaut. In einer einsamen Gegend außerhalb des Werkgeländes wird es erprobt. Es fliegt am 1. Juni 1942 zum erstenmal. Damit scheint die Theorie bewiesen, und nun kann die eigentliche Arbeit am ersten richtigen Flugkreisel beginnen.

Der fliegende Teller wird gebaut

Inzwischen vergingen Wochen und Monate, ja beinahe zwei Jahre. Flugkapitän Schriever wurde Chefpilot und nach Prag versetzt. Es ist 1944 geworden, die ersten Messerschmittschen Düsenjäger fliegen, und damit steht endlich auch ein brauchbarer Turbinenmotor zur Verfügung. Mit seiner Hilfe kann das Projekt verwirklicht werden. Die Osthalle am Platz der BMW wird zum Laboratorium und zur Fabrik. Man geht still an die Arbeit, verwendet arbeitsfreie Stunden, zeichnet, plant, ändert, verwirft, plant erneut, beginnt mit den Schweiß- und Nietarbeiten. Die Werkleitung ist im Bilde, aber sonst erfährt niemand ein Wort, denn man arbeitet an der umwälzendsten Erfindung der Fliegerei, und erst die praktische Erprobung soll zeigen, ob die Idee den richtigen Weg wies, ob die Flugerfolge der Modelle sich mit einem bemannten und steuerbaren Gerät wiederholen lassen.



Wenn der Kreisel schnell rotiert und die Rückstoßgase der Triebwerke nach außen weggeschleudert werden, stellt sich zwangsläufig im Flug der „Scheibencharakter" heraus. Sind womöglich, so fragen manche, die über Washington gesichteten Scheiben nichts anderes als Versuchsgeräte der US-Luftwaffe, über denen noch das Siegel des militärischen Geheimnisses liegt?

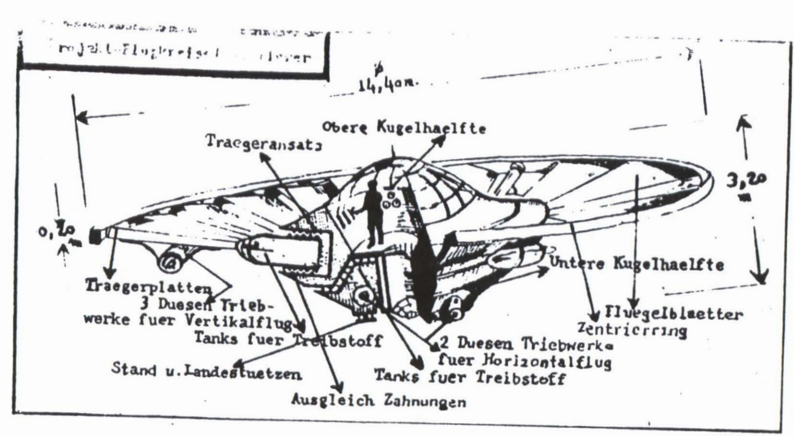
Zeichnungen: Zöbisch

Vom Zusammenbruch überrascht

So kommt der April 1945. Der „Flugkreisel" oder die „Fliegende Untertasse Nummer 1" ist fertig. Zum erstenmal wird sie aus der Halle auf das Rollfeld geschoben. Ein phantastisches Gebilde von fast fünfzehn Meter Durchmesser, in der Mitte überragt von der im Sonnenlicht gleißenden Plexiglaskuppel des Führerraumes. Chefpilot Schriever geht allein an Bord, die Motoren laufen Probe, die flimmernde Aluminiumscheibe beginnt zu rotieren. Da ergibt sich eine winzige Unwucht, die einige Änderungen notwendig macht, und im selben Moment beginnen schon wieder die Sirenen zu schrillen, wie so oft in diesen letzten Monaten eines verzweifelten Kampfes. Die Triebwerke verstummen, das Gerät wandert zurück in die Halle. Die Änderungen benötigen mehr Zeit als erwartet. Der April vergeht, es kommt der Mai 1945 und damit das Ende des Krieges.

Das Werk stellt am 9. Mai die Arbeit ein. Die zum Teil tschechische Belegschaft beginnt zu plündern und zu morden. „Rette sich, wer kann", lautet die Parole für alle Deutschen. Sprengungen hallen über das weite Feld des Flughafens, Flugzeugrümpfe brechen in sich zusammen, und schwarze Rauchsäulen steigen gen Himmel. Da schieben Chefpilot Rolf Schriever und seine Freunde ihr Wunderprojekt ein letztesmal ans Tageslicht. Eine Sprengladung wird fachgemäß verstaut, die Zündschnüre brennen, man hastet in Deckung, und dann fliegen den drei Unentwegten die Trümmer ihrer mühseligen, in zahllosen Stunden geschaffenen Arbeit um die Ohren. Der „Fliegende Teller Nummer eins" ist nicht mehr.

Schriever zieht seinen BMW aus der Garage, verpackt den Koffer mit den Plänen, lädt seine Familie in den



Einen Flugkreisel zu konstruieren, ist heute technisch kein Problem mehr. Unsere für den Laien dargestellte rohe Konstruktionszeichnung zeigt deutlich, wie der Kreisel funktioniert. Die rotierende Scheibe besteht aus nichts anderem als aus aneinandergefügten verstellbaren Luftschraubenblättern, die von Düsenmotoren angetrieben werden

Wagen und fährt Richtung Westen. Er hält sich auf dem Lande verborgen. Repariert den Bauern Pflüge und Eggen, arbeitet als Schmied, verkauft den BMW, und eines Tages, im Tohuwabohu des ersten Nachkriegshalbjahres, kommt er nach einem anstrengenden Tag zurück auf den verlassenen Hof, auf dem er nach der Flucht zuerst Quartier genommen hatte. Er sieht sofort, daß inzwischen geplündert worden war. Alles ist weg, alles, was er retten konnte, und der ganze Koffer mit den Plänen.

Gäste von anderen Planeten?

Wieder vergehen Monate. Nachforschungen bleiben erfolglos. Der ehemalige Chefpilot zieht nach Norddeutschland in die Nähe seiner Heimatstadt Bremen. Zwei Jahre später liest er die ersten geheimnisumwobenen Berichte von „fliegenden Tellern", die angeblich mit enormer Geschwindigkeit das Territorium der USA unsicher machen sollten. Er sieht die ersten angeblichen Aufnahmen der seltsamen Vögel, und er kann sich eines Lächelns nicht erwehren. Zu seiner Frau sagt er „olle Kamellen" und deutet mit dem Finger an die Stirn, als von Besuchern ferner Welten gefaselt wird.

„Gäste von anderen Planeten?", fragt Flugkapitän Schriever, und verzieht seinen Mund zu ungläubigem Lächeln. „Überlegen Sie doch einmal: der Jupiter liegt 680 Millionen Kilomter von der Erde entfernt, eine Fliegende Untertasse" mit 5000 km/st Geschwindigkeit würde für diese Entfernung 15½ Erdjahre benötigen. Hin und zurück doppelt so lange. Vom Mars wissen wir ja, daß er unbewohnt ist. Er kommt also sowieso nicht in Frage. Wenn die Menschen etwas nachdenken würden, könnten sie niemals glauben, was eifrige Reporter hier an Unfug bisher verzapft haben."

Dennoch, nun scheint sich aufzuklären, wo seine Pläne gelandet sind, und er nimmt erneut Nachforschungen bei den amerikanischen Versuchszentren auf. Ergebnis: Verhöre durch die CIC am nichtendenwollenden Bande. Einladung nach Südamerika, die er ablehnt. Verbot, in Verhandlungen mit den Ostblockstaaten zu treten. Überwachung und was sonst noch alles. Aber Chefpilot Schriever bleibt eisern. Für ihn gibt es keine Angebote, die günstig genug wären, er bleibt in Deutschland. Aber wer in seiner Gegenwart von geheimnisvollen „Fliegenden Untertassen" spricht, der riskiert, ein hohnvolles Gelächter zu hören.

Geräuschlose Teller - unmöglich

Flugkapitän Schriever meint, daß es auf keinen Fall geräuschlose Fliegende Untertassen geben könne. Wenn solche Gebilde gesehen wurden, dann wären es fraglos Lichtflecke oder sonstige optische Täuschungen gewesen. Flugkreisel müßten immer kräftige Schallgeräusche verursachen.

Eine andere Lösung gäbe es nicht. „Ich bin fest überzeugt", schrieb Schriever, „daß heute bereits Versuche gemacht werden, mit neuartigen Scheibenflugzeugen, die durch Düsentriebwerke Überschallgeschwindigkeit erreichen. Der Heimatort solcher Geräte liegt aber immer innerhalb eines Radius von 1500 bis 2000 Kilometer."

Auch heute, so erklärte Rolf Schriever erst vor wenigen Wochen, sei er jederzeit bereit, die Konstruktion seines Flugkreisels zu wiederholen. Sollte sich dazu in Deutschland keine Gelegenheit finden? Kurt W. Streit

Nur Geister fliegen lautlos!

An der Wirklichkeit der „Fliegenden Untertassen" ist nicht zu zweifeln. Mindestens sind sie „so wirklich wie ein Regenbogen". Wenn unter Tausenden von Berichten, die von einem Untersuchungsausschuß der amerikanischen Luftwaffe geprüft wurden, auch nur 34 Fälle als verbürgt, aber unerklärbar bezeichnet wurden, so genügen sie, um die intensivste Aufmerksamkeit zu rechtfertigen. Ohne diese 34 Fälle gäbe es das Kapitel „Fliegende Untertassen" nicht.

Müssen sie aber unbedingt Besucher aus dem Weltraum in sich bergen? Schon vor fünfzig Jahren geisterten fliegende Teller über dem amerikanischen Himmel. Am 22. November 1896 rasten leuchtende Wolkenreiter bereits über Kalifornien hinweg. Sie erschienen als „vogelartige Gebilde" mit flammendem Schnabel über Oakland, zeigten sich 1897 in Salt Lake City, Denver und im amerikanischen mittleren Westen. Und am 20 April des gleichen Jahres stand ganz Chikago mit aufgesperrten Augen auf den Straßen und verfolgte den zigarrenförmigen, grün und rot leuchtenden „Luftschiff" (der erste Zeppelin stieg erst im Juli 1900 auf).

Auf Erden unmöglich

Alles, was die „Fliegenden Untertassen" vollbrachten und vollbringen, ist nach irdischen Maßstäben unmöglich. Durchweg handelt es sich um kreisförmige, elliptische oder zigarrenförmige Gebilde, von bläulichem oder orangerotem Licht umgeistert, die mit Geschwindigkeiten bis zu der kometenartigen Fahrt von 36 000 Kilometer je Stunde über den Himmel rasen. Dabei fliegen sie vollkommen lautlos, können urplötzlich stillstehen oder auch zackig wie ein Brummer oder eine Libelle rechtwinklig abbiegen und senkrecht auf- oder absteigen. Sie wurden von Flugzeugen und von der Erde aus beobachtet. Am häufigsten wurden sie über den heißen, trockenen, teilweise wüstenartigen und felsigen Gebieten des amerikanischen Mittelwestens gesichtet.

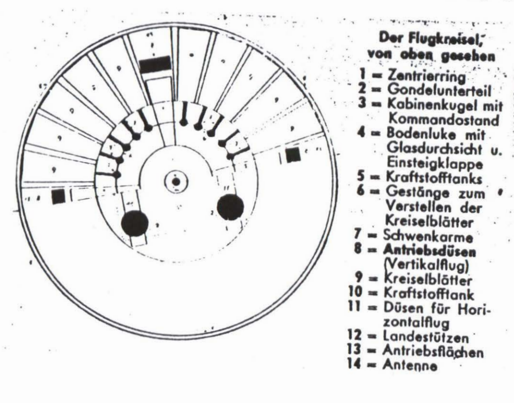
Könnte man ein Auto bei 100 Kilometer Stundengeschwindigkeit auf einen halben Meter stoppen, so gäbe das einen so furchtbaren Ruck, daß kein Insasse mit dem Leben davonkäme und der Wagen wahrscheinlich genau so in Trümmer ginge, als wäre er gegen einen Baum geprallt. Nun aber ein plötzlicher Stillstand bei 36 000 Kilometer je Stunde! Oder ein rechtwinkliges Abbiegen bei der gleichen Geschwindigkeit. Schon die Piloten unserer Düsenflugzeuge können bei ihrer lächerlichen Schallgeschwindigkeit von 1200 km/st nur noch kilometerweite Kurven fliegen, weil ihr Organismus dem furchtbaren Druck in einer engeren Kurve nicht mehr gewachsen wäre. Und genau wie der Mensch kann kein irdischer Baustoff und keine irdische Baumethode den Beanspruchungen solcher Flugmanöver trotzen. Jedes feste irdische Gebilde würde dabei in Fetzen fliegen, soweit es nicht schon vorher durch die gewaltige Reibungshitze wie ein Meteor in Glut und Flammen zerstäubt wäre. Außerdem können nur Geister lautlos fliegen. Schon ein Segelflugzeug, das „lautlos" durch die Lüfte gleitet, heult und pfeift in Wirklichkeit ganz gehörig. Bei mehr als 1000 Kilometer je Stunde müßte jeder feste Körper — gleich ob aus irdischen oder außerirdischen Regionen — einen Höllenlärm erzeugen. Das alles aber fehlt bei den „Fliegenden Untertassen". Folglich — so erklärt man — können die „Fliegenden Untertassen" keine festen Gebilde sein.

Grenzen der Technik

Das braucht jedoch nicht die einzige Erklärung zu sein. Es gibt heute Flugzeuge von halbkreisförmiger bis zu dreieckiger Gestalt wie Pfeilspitzen. Kein ernsthafter Techniker würde bestreiten, daß man auch Flugzeuge von kreisrunder Gestalt bauen kann.

Welcherart solche Versuchsmaschinen auch sein mögen, die Wunderleistungen, die man an den „echten Fliegenden Untertassen" beobachtete, könnte keine von ihnen vollbringen. Die menschliche Technik hat Grenzen, die der Fachmann mit Sicherheit kennt. Die Amerikaner würden sich hüten, achtmotorige Langstreckenbomber mit Strahltriebwerken — das Stück für 15 Millionen Dollar — zu bauen, wenn sie über „Fliegende Untertassen" verfügten. Und die Russen wieder würden sich hüten, diese amerikanischen Langstreckenbomber nachzubauen — was sie emsig tun —, wenn sie die soviel besseren „Fliegenden Untertassen" besäßen.

H. G. Meyer



Der Flugkreisel, von oben gesehen
1 = Zentrierring
2 = Gondelunterteil
3 = Kabinenkugel mit Kommandostand
4 = Bodenluke mit Glasdurchsicht u. Einsteigklappe
5 = Kraftstofftanks
6 = Gestänge zum Verstellen der Kreiselblätter
7 = Schwenkarme
8 = Antriebsdüsen (Vertikalflug)
9 = Kreiselblätter
10 = Kraftstofftank
11 = Düsen für Horizontalflug
12 = Landestützen
13 = Antriebsflächen
14 = Antenne

über das Modell-Stadium (wenn überhaupt über jenes der technischen Zeichnung!) hinausgekommen sein, geschweige denn als ca.15 m-Einsatz=muster oder 42 m-Scheibe vorgelegen haben. Ganz unberücksichtigt der real-historischen Gegebenheiten, wie wir sie a.von Späte beschrieben bekamen und b.aus der tatsächlichen Entwicklung der Aeronautik in den späten Kriegsjahren 1944/45 und danach auf weltweitem Maßstab umgesetzt her kennen.

Es mag wohl gut sein, daß es da von ein paar "Tüftlern" (eben Schrie=ver und Miethe) gute Gedanken und erste Skizzen zu Papier gab, aber die daraus entstandenen Geschichten über einsatzfertige Muster sind nichts weiter als Hirnblähungen. Vielleicht wollten sich die "Bastler" Schrie=ver und Miethe nach dem Krieg auch nur wichtig machen und eine Story verkaufen, basierend auf Unterlagen und Ideen, die sie vielleicht im II.Weltkrieg zu Papier brachten und in ihren Träumen ausmalten. Ihnen kam dann in den 50ziger Jahren das allgemeine Interesse am Untertassen-Phänomen geradezu gelegen und so verstanden sie es, ihre Konzepte und Ideen als "historische und revolutionäre technische Errungenschaften" den Medien und später vielleicht tatsächlich auch der Industrie zu ver=kaufen...

Greifen wir das Buchwerk "Der amerikanische Bumerang - NS-Kriegsver=brecher im Sold der USA" von Christopher Simpson (Ueberreuter-Sachbuch, Wien, 1988; ISBN 3-8000-3277-5) auf. Hier finden wir interessante Ana=lysen zur Situation nach Ende des 2.Weltkriegs:

"In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg erwartete Amerika eine umwälzende Veränderung und wurde durch mehrere Faktoren in dieser Ein=stellung bestärkt: die geopolitische Ost-West-Konfrontation in Europa und im Nahen Osten in den ersten Jahren nach dem Krieg; das Fehlen von verläßlichen Informationen über die tatsächlichen Verhältnisse im Os=ten; die häufig zitierte Doktrin, laut der Kommunisten Satans Armee auf Erden sind. Das tatsächliche Gleichgewicht der Kräfte in Europa im Jahrzehnt nach 1945 bedeutete jedoch, daß weder die Vereinigten Staa=ten noch die UdSSR fähig waren, dem anderen allein durch militärische Stärke ihren Willen aufzuzwingen. Der Vorteil der Sowjets in Bezug auf Truppenstärke und geografische Lage sicherte ihnen in Osteuropa trotz Amerikas Atombombe und wirtschaftlichen Wohlstand bedeutenden Einfluß. Angesichts dieser Situation erteilte Präsident Harry Truman den Auf=trag zur Entwicklung eines Programms für psychologische Kriegsführung, Geheimoperationen und Beschaffung von Informationen, das gegen die Ud=SSR und ihre Satelliten gerichtet war."

"Der Einsatz von Nazis und Kollaborateuren im Rahmen der US-Geheim=dienstprogramme hat auch Spuren im politischen Leben der Vereinigten Staaten hinterlassen. Dieser Effekt wird im Spionagejargon als **Blow=back** bezeichnet und bedeutet unerwartete Effekte im Heimatland als Fol=ge von geheimen Operationen in Übersee. Der **Blowback** durch geheime CIA-Aktionen im Ausland war oft nicht weniger beunruhigend als zum Beispiel ein gefälschter Bericht, der einer europäischen Zeitschrift unterge=schoben wurde und später in den US-Veröffentlichungen als Tatsache auf=schien."

"Unterlagen der US Army zeigen, daß sich ihr erster Plan, die klugen Köpfe Nazideutschlands zur Mitarbeit heranzuziehen, auf Wissenschaft=ler konzentrierte. Hohe Beamte des Pentagons glaubten, daß man diese Deutschen im Zusammenhang mit dem damals noch andauernden Krieg gegen Japan und dem sich herauskristallisierenden Konflikt mit der UdSSR ver=wenden konnte. Eine streng geheime militärische Zentrale für die Koor=dinierung der Geheimdienste riet der Army, ihre Akten über diese Wis=senschaftler so abzuändern, daß ihre Tätigkeit während des Kriegs als unbedenklich hingestellt werden konnte."

Warum fragt man sich wurden Schriever und Miethe dann nicht nach den USA geholt,wenn sie solcherart "ausgewählte, außergewöhnliche kluge

Rechts: Rhein-Neckar-Zeitung, 16.3.1956
Unten: ABENDPOST/Nachtausgabe, 7.6.52

Fliegende Untertassen = V7 sagt deutscher Konstrukteur

Reichweite 21000 km

Scheibenform

Paris, 7. Juni

„Die angeblich immer wieder gesichteten ‚Fliegenden Untertassen' könnten ferngelenkte Flugapparate deutscher Konstruktion nach Art der V-Waffen sein." Diese Theorie vertritt soeben die bekannte Pariser Abendzeitung „France Soir" in ihrer neuesten Ausgabe.

Das Blatt stützt sich in dem groß aufgemachten Artikel auf die Aussagen eines jetzt in Tel Aviv lebenden 40jährigen deutschen V-Waffen-ingenieurs namens Dr. Richard Miete, der wörtlich erklärt haben soll:

„Ich wage zu behaupten, daß fliegende Scheiben, falls sie am Himmel kreisen, in Deutschland konstruiert, nach meinen Weisungen fertiggestellt und wahrscheinlich in Serie von den Sowjets nachgebaut wurden."

Dr. Miethe soll ferner erklärt haben, daß eine Neukonstruktion der V-Waffe in Scheibenform mit einer Reichweite von 21 000 km und Radarsteuerung mit der Bezeichnung V 7 gegen Kriegsende fabrikationsreif gewesen sei. Man habe diese ferngelenkte Scheibe mit großem Erfolg über der Ostsee erprobt.

Hitler habe sich jedoch erst nach dem Rheinübergang der Pattonn-Armee dazu entschlossen, die V 7 in Serienfabrikation in den unterirdischen Fabriken Süddeutschlands bauen zu lassen.

Nach der Schilderung des Ingenieurs erbeuteten die Sowjets bei der Einnahme Breslaus mehrere Antriebsaggregate dieser Waffe. Außerdem hätten sie drei seiner besonders auf die V 7 spezialisierten Kollegen nach dem Industriezentrum jenseits des Urals gebracht.

Fliegende Untertassen

Als der frühere deutsche und jetzige amerikanische Raketenforscher Walter Dornberger am Mittwochabend in Chicago nach einem Vortrag über seine Ansicht zu den fliegenden Untertassen befragt wurde, antwortete er: „Die einzigen wirklichen fliegenden Untertassen siehst du, wenn du mit deiner Frau in der Küche Streit hast. Die übrigen sind optische Täuschungen oder atmosphärische Molekülwirbel, die einen flachen, untertassenähnlichen Eindruck hervorrufen."

Wirkliche Untertasse?

Toronto. (UP) Die hiesige Zeitung „Toronto Star" berichtet in einem durch Copyright geschützten Artikel, die kanadischen Flugzeugwerke „Avro" hätten eine „fliegende Untertasse" entworfen, die senkrecht starten und eine Geschwindigkeit von 2300 km/h entwickeln könne. Nach zwei Jahren sollten die ersten Probeflüge mit einem Prototyp stattfinden. Zum Antrieb werde eine Gasturbine verwendet.

Rhein-Neckar-Zeitung, 14. und 15.2.1953

„Fliegende Untertasse" vor dem Probeflug in Südafrika

Eine „Fliegende Untertasse", die von einem österreichischen Ingenieur konstruiert worden ist, wird in wenigen Wochen in Johannesburg zu ihrem Probeflug starten. Dieses Flugzeug hat eine diskusförmige Tragfläche von drei Meter Durchmesser, in deren Mitte sich wie ein kleiner Buckel die Pilotenkabine erhebt. Unter der Tragfläche sind vier Strahltriebwerke montiert. Eines befindet sich in der Mitte, und sein Rückstoß richtet sich senkrecht nach unten. Dieses Triebwerk soll dem ganzen Apparat ständigen Auftrieb geben. Die drei anderen Triebwerke befinden sich in regelmäßigen Abständen am Rand der Scheibe und sind schwenkbar angeordnet. Durch Schwenken dieser drei Motoren kann der ganze Apparat in jede beliebige Richtung gesteuert werden. – Während der Probeflüge soll die „Untertasse" ferngelenkt werden. up

Rhein-Neckar-Zeitung, 6. September 1957

Köpfe" waren und revolutionäre Maschinen (eben V-7-Untertassen!) zu fertigen imstande waren? Übersehen kann man sie doch wohl kaum haben... Oder man wußte einfach nichts in den Militärkreisen über solche Kreisflügler-V-Waffen bzw maß den Konzepten und Ideen keinerlei waffentechnisch-umsetzbare Bedeutung zu... Die ganze V-7-Sagenwelt zerbricht immer mehr an den Realitäten. Es ist unbestritten, das verschiedentlich in Ost und West an neuen Designs für Flieger gearbeitet wurde und wird, aber es ist genauso unglaublich einen nachweislichen Erfolg dem Konzept des Rundflüglers in Form der V-7-Legende verbuchen zu lassen. Vielmehr gab es wohl diverse Pläne und Vorstellungen über solche neuen aeronautischen Designs, wie es sie immer mal in Köpfen und auf dem Papier gibt. Nach dem Zweiten Weltkrieg scheint mir diese V-7-Gedankenspielerei

"Besuch aus dem Weltall oder V 7?

Der Süddeutsche Rundfunk untersuchte Problem der „Fliegenden Untertassen"

In unzähligen Aufsätzen in Illustrierten und Zeitungen, ja sogar in Büchern durchaus ernst zu nehmender Verlage wurde in der letzten Zeit über die „Fliegenden Untertassen" in einer Form berichtet, die weniger dazu dienen kann, die vielfach beobachtete Erscheinung in irgendeiner Weise aufzuklären, als leichtgläubige Leser in einer vorgefaßten Meinung zu bestärken oder sie irrezuleiten. Dies war mit ein Grund für Hansjürgen Weineck, für den Süddeutschen Rundfunk einen Tatsachenbericht über das Phänomen der „Fliegenden Untertassen" auszuarbeiten, der, von J. Schlemmer bearbeitet, am Montag, dem 20. September, von 21 bis 22 Uhr im ersten Programm des SDR im Heidelberger Studio unter der Regie von Walter Knaus gesendet wird.

Der Autor hat in dieser Sendung aus einer Fülle mühsam zusammengetragener Unterlagen, aus Interviews und Stellungnahmen das zusammengestellt, was wirklich zu einer Klärung oder, besser gesagt, zu einer Klarstellung beitragen kann. Die Sendung beginnt mit der Schilderung des Mr. Arnold, der die „Dinger" am 24. Juni 1947 erstmals gesehen haben wollte. Aber gleich darauf folgt eine Nachricht des Hofchronisten des Herzogs von Burgund aus dem Jahre 1461, der schon damals ähnliches beobachtete, und eine weitere Meldung aus dem Jahre 1878, in der zum erstenmal der Name „Untertasse" auftaucht. Und trotzdem begann der Wirbel um die „Fliegenden Untertassen" erst mit Mr. Arnold aus Amerika. Vielleicht eine Folge des NBC-Hörspiels von H. G. Wells und Orson Welles aus dem Jahre 1938, das damals ganz New York auf die Beine und in die Keller brachte, weil die Bevölkerung das Hörspiel für einen Bericht augenblicklicher Tatsachen hielt und glaubte, daß eine Invasion aus dem Weltall erfolgte. Zahlreiche weitere Invasionen sind seitdem von Phantasie-Schriftstellern für bestimmte Daten vorausgesagt worden. Aber bisher ist jedenfalls keine erfolgt. Die „Massenhysterie, erzeugt mit Mitteln moderner Publizistik" gebar indessen fortlaufend weitere Blüten. Weineck jedoch tut die Sache nicht damit ab.

Aus der Untersuchung ergeben sich drei Möglichkeiten: 1. Formen bewußter oder unbewußter Täuschung, 2. reale irdische Flugobjekte, 3. Flugobjekte vernunftbegabter außerirdischer Wesen. Das zusammengetragene Material läßt alle drei Möglichkeiten mit ihren wiederum verschiedenartigen Erklärungen offen. Allerdings klingt auch in dieser Sendung durch, daß die letzte Möglichkeit die unwahrscheinlichste ist. Dagegen beleuchtet der Autor einen Teil der zweiten Möglichkeit (irdische Flugkörper) schärfer, über den bisher eigenartigerweise am wenigsten berichtet worden ist: nämlich über die seit dem zweiten Weltkrieg weiter fortgeschrittene Raketenforschung, die sich nicht auf den zivilen Sektor beschränken dürfte. Schon 1948 erreichten diese Raketen Höhen von 400 km, Eingeweihte sagen sogar von 800 km Gipfelhöhe.

Es wird weiter berichtet, daß alte Flieger aus dem zweiten Weltkrieg schon damals im Raum von Frankfurt-Karlsruhe sogenannten „Feuerbällen" begegnet sein wollen, die mit den „Untertassen" in Verbindung gebracht werden könnten. Und einer der deutschen Mitarbeiter in der Raketenforschung, Prof. Oberth (früher Schulprofessor für Mathematik in Siebenbürgen) sagt dem Interviewer: „Wenn ich einen solchen Flugkörper zu konstruieren hätte, würde er die Form einer Untertasse, eines Tellers erhalten." Mussolinis ehemaliger Minister Beluzzo behauptete sogar, Deutschland und Italien hätten die „Fliegenden Untertassen" nach dem Vorbild des Schraubenfliegersamens der Fichte, der Kiefer oder des Ahorns schon 1942 gehabt.

Solche Annahmen würden natürlich kaum etwas mit dem Bericht aus dem 15. Jahrhundert zu tun haben. Deshalb beleuchtete der Autor das Phänomen auch von seiten anderer Möglichkeiten, für die nun wieder andere Experten Erklärungen geben. Auch hier kommen die Meldungen aus aller Herren Länder. Man muß schon aufpassen, um den Ueberblick nicht zu verlieren, denn von der sehr einfachen Erklärung „Fesselballons oder Kugelblitze" führt die Reihe bis zu Lewetzows sogenannten „Druckstrahlen" und anderen kosmischen Strahlungen. Und immer wieder wird zurückgeblendet zum Pentagon, dem Sitz des amerikanischen Verteidigungsministeriums, das bisher ja nur sehr spärlich zu der Frage Stellung nahm.

Nur ein Mann aus dem Pentagon hat sehr ausführlich zu der Frage Stellung bezogen: der ehemalige Major der US-Luftwaffe Donald Keyhoe, dessen Buch „Der Weltraum rückt uns näher" in der Bundesrepublik in kurzer Zeit eine Rekordauflage erreichte — wohl mit, weil es eine entsprechende „Bescheinigung der US-Luftwaffe" enthielt, durch die in ihm veröffentlichten Berichte „amtlichen Charakter" bekamen. Der Reporter des SDR fragte daraufhin beim Hauptquartier in Wiesbaden an sowie bei weiteren US-Dienststellen, und erfuhr, daß diese Bescheinigung von einem kleinen Angestellten ausgeschrieben wurde, der inzwischen entlassen wurde.

Wie hier, so kann Hansjürgen Weineck noch manches andere klarstellen. Die Experten der verschiedenen Fachgebiete geben fundamentiertere Antworten und Erklärungen auf die Frage: „Was halten Sie von den Fliegenden Untertassen?" Auch Albert Einstein kommt zu Wort, der auf eine Anfrage zurückschrieb: „Die Leute haben etwas gesehen. Was es ist, weiß ich nicht, ich bin auch nicht neugierig darauf." Vielleicht gibt uns aber ein anderes Wort von ihm einen Schlüssel zum Problem „Fliegende Untertassen" in die Hand: „Der menschliche Verstand ist ein Reservoir von Vorurteilen." Diese Vorurteile sind es, die den vielen Pseudo-Tatsachenberichten ihren irreleitenden Charakter verleihen, oder mit denen die Schreiber dieser Berichte spekulieren. Es ist anzunehmen, daß man an einigen Orten recht gut weiß, was es wirklich mit den „Fliegenden Untertassen" auf sich hat. Der Uneingeweihte wird aber noch einige Zeit auf die Befriedigung seines Wissensdurstes warten müssen. Arno Kießling

Rhein-Neckar-Zeitung, 18./19.9.1954

aber, wegen der umgehenden Gerüchte, ein typischer Ansatzpunkt für nachrichtendienstliches Verwirrspiel gewesen zu sein. Eine Prämisse von geheimdienstlicher Tätigkeit ist es schließlich, den potentiellen "Gegner" im Unklaren über die technischen Möglichkeiten im Rüstungsapparat zu lassen. Und was wäre da nicht geeigneter als das herumschwirrende Gerücht über supergeheime und unvorstellbare Vergeltungs-Waffen aufzugreifen und damit die Gegenseite im Ungewißen zu lassen? Ganz nebenbei kann man dann von tatsächlichen Aktivitäten wie die Verwendung der deutschen V-2-Raketen ablenken und das Interesse auf Themen ablenken, von denen keine Gefahr droht (wie man weiß, aber auch dies nicht zugibt)... Phantastische Erklärungen meinerseits, oder realpolitisch verständlicher Erklärungsvorschlag..? Natürlich wurde an Nurflüglern und einigen anderen Designs gebastelt, aber das Hauptinteresse lag in Ost und West an den Raketenwaffen. Im Osten sicherlich zusätzlich noch an der Atom-Bombe...

In diesem Zusammenhang möchte ich gerne auch die Frage stellen, ob die 1953 schon gemeldete Produktion der AVRO-Scheibe nicht ebenso ein Produkt des amtlich-nachrichtendienstlichen Dunstschleiers rund um die V-7-Legende war? Oder versprachen sich Canada und die USA damals tatsächlich ein revolutionäres Flugzeug...?

Vielleicht hat sich aber auch die Gerüchteküche verselbstständigt und jedermann wollte den Ruhm einheimsen, als erster die funktionsfähige Fliegende Untertasse der Öffentlichkeit vorzustellen, ohne das tatsächlich eine ernstgemeinte Verwendung für den Flugverkehr (egal ob zivil oder militärisch) zu erwarten war. Man muß bedenken, daß die Untertas=

Raumstation in zehn Jahren?

Wernher von Braun: „Welcher Sinn hat ein Baby?" - Ohne Unterbrechung „Fliegende Untertassen"

Der frühere deutsche V-Waffen-Fachmann Wernher von Braun, der jetzt eine leitende Stellung in der Raketenforschung der amerikanischen Armee innehat, vertritt die Ansicht, die Vereinigten Staaten könnten schon in zehn bis 15 Jahren eine die Erde umkreisende Weltraumstation errichten, wenn man sich diesem Projekt nur mit dem nötigen Nachdruck widme. Eine Landung auf dem Mond sei dann in 15 bis 20 Jahren möglich.

„Es kommt nur darauf an, wie sehr wir uns einsetzen", sagte er. „Wenn wir die Unterstützung der Atomfachleute haben, wird es nur eine Sache von ein paar Jahren sein." Eine Versuchsrakete, die dann die Erde umkreisen solle, könne schon in vier bis fünf Jahren starten. Sie würde allerdings nur Instrumente aufnehmen können und ein sehr geringes Gewicht haben. Die Kosten für eine solche kleine „Orbitalrakete" wären nach Aussage Dr. von Brauns „relativ gering — rund einhundert Millionen Dollar".

Auch eine solch kleine Rakete könnte der Forschung schon wesentliche Dienste leisten, fuhr Dr. von Braun fort. Mit ihrer Hilfe ließen sich dringend notwendige Kenntnisse über die Atmosphäre, die Wirkung der Sonnenflecken auf das Magnetfeld der Erde und über Ursache und Wirkung weiterer Störungen im Weltraum gewinnen. Die Frage nach dem praktischen Sinn der Weltraumfahrt beantwortete der Wissenschaftler mit dem Bemerken: „Das ist das gleiche, als wenn man fragt: ‚Welchen praktischen Sinn hat ein neugeborenes Baby?'."

Wernher von Braun, der für die amerikanische Armee ein neues Forschungsinstitut für Raketen aufgebaut hat, erzählte auch, daß es ihm bei Kriegsende gelungen sei, zusammen mit rund 130 deutschen Fachleuten aus Peenemünde nach dem Westen zu fliehen. Die Sowjets hätten sich auch um die deutschen Raketenfachleute bemüht, „aber sie waren hinter den Produktionsleuten her, die eine V-2 (2-2) bauen konnten. Die Russen haben die Handwerker. Die Köpfe aber kamen nach Amerika."

Inzwischen reißen die täglichen Meldungen über „Fliegende Untertassen" nicht ab. Ueber 10 000 Menschen beobachteten am Mittwoch im Stadion von Florenz eine „Fliegende Untertasse", die über die Stadt hinwegraste. Die seltsame Himmelserscheinung war so eindrucksvoll, daß das Fußballspiel im Stadion mehrere Minuten lang unterbrochen wurde.

Nach italienischen Zeitungsmeldungen vom Donnerstag ging von dem rätselhaften Flugkörper ein Regen von glänzenden spinnwebenartigen Flocken hernieder, die sich auf Bäumen, Dächern und Telefondrähten festsetzten. Im Universitätsinstitut von Florenz wurden die Flocken untersucht. Sie verbrannten, und das Spektrum der Restbestandteile zeigte „eine Substanz von faserartiger Struktur von bemerkenswerter mechanischer Widerstandskraft". Die Elemente Bor, Silizium, Kalzium und Magnesium wurden spektrographisch nachgewiesen. Der Direktor des Instituts Prof. Giovanni Canneri meint, daß es sich um eine Bor-Silizium-Glaswolle handeln kann."

Das gleiche Phänomen wurde in Siena, Prato und Sesto Fiorentino beobachtet. Seit Tagen überstürzten sich in Italien Berichte über Wahrnehmungen fliegender Untertassen und Zigarren. Die meisten dieser Erscheinungen wurden in der Toscana und in Emilien beobachtet.

Die Franzosen reagieren auf die Zuspitzung der Ereignisse mit Witz: Der Bürgermeister des berühmten französischen Weinortes Chateauneuf du Pape erließ am Mittwoch die erste Verkehrsregel für fliegende Untertassen und ähnliche Verkehrsmittel.

„Zur Aufrechterhaltung der Luftsicherheit", heißt es in der Anordnung des Bürgermeisters, „wird es allen fliegenden Untertassen und fliegenden Zigarren verboten, unsere Gemeinde zu überfliegen. Zuwiderhandelnde müssen damit rechnen, vom Gemeindegendarmen festgenommen zu werden."

up/dpa

Rhein-Neckar-Zeitung,
29.10.1954

Kanada baut „Untertassen"-Flugzeuge

Noch im Versuchsstadium - Britische Luftwaffe zeigt großes Interesse

Von unserem Londoner Mitarbeiter

Gw. London. Die Avro Canada-Flugzeugwerke in Malton bei Toronto bauen gegenwärtig ein neues Flugzeug, von dem behauptet wird, daß es den ganzen Flugzeugbau revolutionieren werde. „Alle übrigen Typen von Flugzeugen mit Ueberschallgeschwindigkeit werden überholt sein", erklärt der „Toronto Daily Star", der kürzlich eine Beschreibung dieses neuen „Diskus-Flügel"-Flugzeugs brachte. Seine äußere Form entspricht etwa der Vorstellung, die man sich von den ominösen „fliegenden Untertassen" gemacht hat, und seine Geschwindigkeit soll mit mehr als 2500 km in der Stunde die der bisher schnellsten Flugzeuge mit Ueberschallgeschwindigkeit weit übertreffen.

Ueber „fliegende Untertassen" ist in den letzten Jahren soviel Sensationelles und Phantastisches geschrieben worden, daß die Veröffentlichung des „Toronto Daily Star" wohl kaum Aufsehen erregt hätte, wenn nicht eine so bedeutende Zeitschrift wie die „Royal Air Force Review" in ihrer letzten Ausgabe die Angelegenheit aufgegriffen hätte. Die Zeitschrift erklärt, daß sehr reale Gründe dafür vorlegen, bei der Konstruktion von Flugzeugen mit doppelter Schallgeschwindigkeit oder mehr eine tellerähnliche Form anzuwenden, da sie für das ausschlaggebende Problem des Widerstandes eine annehmbare Lösung biete. „In der Theorie zum mindesten", schreibt die „Royal Air Force Review", „ist der ‚Teller' zweckmäßig. Das Projekt der Avro Canada ist daher von großer Bedeutung und könnte vielleicht die Träume der Konstrukteure einen Schritt näher zur Verwirklichung führen."

Das britische Luftfahrtministerium hat bis jetzt keine der vom „Toronto Daily Star" gebrachten Angaben bestätigt. Immerhin ist gemeldet worden, daß Feldmarschall M o n t g o m e r y in Malton Anfang der Woche eine „streng geheim gehaltene Konstruktion" besichtigt hat. Nach der Beschreibung des „Toronto Daily Star" hat das Flugzeug nahezu eine Kreisform; „nahezu" bedeutet, daß ein Segment des Kreises abgeschnitten ist. An dieser geraden Fläche sind nebeneinander die Düsenöffnungen angeordnet. Daraus ist schon zu ersehen, daß sich der „Teller" selbst n i c h t um seine Achse dreht. Das Revolutionäre an dieser Konstruktion ist die Ausnutzung der Kreiselwirkung des rotierenden Gasturbinen-Motors zur Stabilisierung des Flugzeugs.

Angeblich kann das Flugzeug Wendungen um 180 Grad ohne Aenderung der Flughöhe durchführen. Der Durchmesser des „Tellers" wird mit rund 13 m angegeben. Der senkrechte Start soll von einem Startgerät mit Hilfe von Zusatzraketen erfolgen. Ueber die Landemöglichkeit verlautet nichts; es wird für möglich gehalten, daß die „Bauchlandung" als normale Landungsart vorgesehen ist. Weitere Einzelheiten über die Neukonstruktion sind bis jetzt nicht zu erfahren. Man glaubt auch nicht, daß schon Probeflüge durchgeführt wurden. So phantastisch das Projekt anmutet — das Interesse, das „Royal Air Force Review" dem kanadischen Projekt entgegenbringt, zeigt zum mindesten, daß man es hier (zum erstenmal?) mit einer ernst zu nehmenden Konstruktion einer „fliegenden Untertasse" zu tun hat.

Rhein-Neckar-Zeitung,
29.4.1953

sen-Story soweit auch von vielen Menschen als Spaß empfunden wurde und man die Thematik nicht nur mit ufologischer Ernsthaf= tigkeit betrachtet. Auch heute noch treten immer wieder "Erfinder" auf den Plan, welche verrückte Ma= schinen vorstellen und da= runter sind immer wieder (typischer Weise!) Flie= gende Untertassen-Designs. Warum sollte nicht auch mal ein "hohes Tier" in der Luftfahrt-Industrie so einen "verrückten Ge= danken" gehabt und die Ma= cht diesen umzusetzen ge= habt haben..?

Kommen wir zu Zeitzeugen zurück. Der Raketenfor= scher **Walter Dornberger** zählt dazu, aber laut RNZ vom 16.3.56 weiß er über Fliegende Untertassen ni= chts! Greifen wir wieder Simpson´s Werk auf, wo es einige Fakten zum Wirken von Dornberger gibt, auch er zählt zu jenen Menschen des III.Reichs, die von realen Untertassen etwas hätten wissen müßen.

"General Walter Dornberger war ein Offizier der Wehrmacht, er hat es in Kreisen der Raumfahrtindu= strie zu Berühmtheit gebracht und wird bis heute

US-Marine erprobt fliegenden Diskus

Verstellbare Düsenaggregate gestatten senkrechten Start

Washington. (dpa) Das amerikanische Magazin „United States News and World Report" behauptet in seiner letzten Ausgabe, es gebe Beweise dafür, daß die sogenannten „Untertassen" wirkliche Flugzeuge sind. „Es gibt Beweise", schreibt das Magazin, „daß die fliegenden Untertassen, die man eigentlich eher einen fliegenden Diskus nennen könne, eine Kombination von Hubschrauber und schnellem Düsenflugzeug sind. Sie entsprechen durchaus den bekannten ärodynamischen Gesetzen. Im Jahre 1942 erbauten amerikanische Ingenieure das erste Modell dieser „Untertassen", mit dem mehr als 100 erfolgreiche Probeflüge durchgeführt wurden. Im Laufe des Krieges wurde dieses Modell von der US-Kriegsmarine weiterentwickelt."

Das Magazin glaubt zu wissen, daß die ersten Modelle der fliegenden Untertassen von Ingenieuren des „staatlichen Luftfahrtbeirats" gebaut wurden. Die Maschine habe elliptische Form gehabt und sei von zwei Kolbenmotoren angetrieben worden, die ihr eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 800 Kilometern je Stunde verliehen hätten. Die Landegeschwindigkeit habe nur 60 km/std. betragen. Die Maschine habe fast senkrecht aufsteigen können. Aus den letzten Informationen schließt „United States News and World Report", daß die jetzigen Modelle einen Durchmesser von etwa 32 und eine Höhe von etwa 3 Meter aufwiesen. Ein hochgestellter Regierungsingenieur nehme an, daß die Maschine mit v e r s t e l l b a r e n Düsenaggregaten ausgerüstet ist, die gleichzeitig als Antriebskraft und als Steuer wirkten. Geschwindigkeit und Flugrichtung würden durch die Anzahl der angeworfenen Aggregate und ihre Winkelstellung reguliert.

Links: Rhein-Neckar-Zeitung, 11.4.1950

Fliegende Untertasse — diesmal echt

Toronto, 17. September (UP). Die kanadischen Avro-Flugzeugwerke haben am Mittwoch etwas von dem Geheimnis gelüftet, mit denen die Arbeiten an der ersten „fliegenden Untertasse" umgeben werden, vor 25 amerikanischen Militärs und Aeronautikern. Diese verrieten später aber nur, daß die Maschine in ihren äußeren Proportionen der „fliegenden Untertasse" ähnele. Man spricht davon, daß die Maschine das Jagdflugzeug der Zukunft sein werde; sie werde vertikal aufsteigen und Geschwindigkeiten von über 2500 Kilometer in der Stunde erreichen können. Als Bewegungsfaktor soll das gyroskopische Prinzip angewendet werden. Als Antriebsaggregat dienen Düsensätze. Ob das neue Modell schon in den Lüften erprobt wurde, ist nicht bekannt.

Oben: Frankfurter Allge= meine Zeitung, 18.9.1952

„Es gibt fliegende Untertassen"

Bochum, 25. Juli (dpa). Zwei führende deutsche Raketen- und Weltraumforscher haben in Bochum die Ansicht vertreten, daß die in den letzten Jahren beobachteten „Fliegenden Untertassen" keine Sinnestäuschung seien, sondern als Flugobjekte fremder Planeten angesehen werden müßten. Der Begründer der modernen Raketentechnik und Raumfahrtforschung, Professor Oberth, und der Vorsitzende des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen „Gesellschaft für Weltraumforschung", Dr. Meyer-Cords, wiesen die Vermutung als unwahrscheinlich zurück, daß die Objekte von den Amerikanern oder von den Russen geheim entwickelte Fluggeräte seien. In Fachkreisen erörtere man schon, in welcher Form man mit den Insassen dieser Objekte in Verbindung treten könne.

Oben: FAZ, 26.Juli 1954

von US-Gesellschaften und militärischen Gruppierun= gen hochgeachtet. Es war 1947 als die US Air Force Dornberger heimlich nach den USA flog und ihn an einem geheimen Raketen= programm in **Wright Field** (jetzt Wright-Patterson AFB) in der Nähe von Day= ton, Ohio, arbeiten ließ. 1950 war er bereits in der Privatindustrie bei Bell Laboratories tätig und wurde schließlich Erster Vizepräsident der Bell Aerosystems Division der riesigen multina= tionalen Textron Corporation. er galt als poli= tisch vollkommen unbedenklich und erhielt viele öffentliche Ehrungen, darunter 1959 den Astro= nautikpreis der American Rocket Society. Er ver= starb friedlich im Juni 1980.

Noch zur Zeit des Versailler Vertrags überlegte er, wie er diesen unterlaufen konnte und da es vor der Vertragsniederschrift Raketen als moder= ne Waffen noch nicht gegeben hatte, waren diese im Vertrag nicht ausdrücklich verboten. Dornber= ger war einer der ersten, der auf die Idee kam, daß dieses wissenschaftliche Spielzeug als Waf= fenträger dienen könnte. Von 1932 an arbeitete er verbissen, um die Raketen zu einem integrier= enden Bestandteil des Waffenarsenals des Deut= schen Reiches zu machen. Sein Projekt erlitt je= doch im März 1943 einen schweren Schlag: Hitler stufte die Dringlichkeit der A-4-Entwicklung (später als V-2 bekannt) zurück. Dornberger bat im Juli 1943 Hitler um ein geheimes Gespräch, und mit Filmen, kleinen Holzmodellen von Rake= ten und anderen audiovisuellen Hilfsmitteln über redete Dornberger Hitler zur weiteren Förderung des Raketenprogramms und zum Bau einer giganti= schen unterirdischen Fabrik in der Nähe von Nord hausen, in der diese Flugkörper in Massenproduk= tion hergestellt werden sollten. Dornberger und seine Mitarbeiter trugen mit der SS einen langen, bürokratischen Kampf um die Kontrolle über Deut= schlands Raketenprogramm aus und Dornberger for= derte für sich die Unterstellung ausgewählter Leute, so zum Beispiel der spätere Leiter des US-Raketenprogramms Arthur Rudolph. Dornberger war besessen von der Raketenidee und er baute auf Teufel komm raus immer neuere und immer mehr Körper, **auch wenn der Treib stoff für sie nicht vorhanden war.**

Zu Ende des Kriegs versuchten die Sowjets die gefangengenommenen Wissen= schaftler und das in Nordhausen vergrabene technische Beutegut für sich zu beanspruchen, weil ihrer Ansicht nach das Lager innerhalb ihres mili= tärischen Operationsgebietes lag. Es gelang den USA jedoch, einen gros= sen Teil der wissenschaftlichen Hinterlassenschaft von Nordhausen in ih= ren Besitz zu bringen. Dazu gehörten Tonnen von erst teilweise zusammen=

gebauten V-2-Raketen, technische Dokumentationen und etwa 1.200 ge= fangengenommene deutsche Raketenfachleute, darunter Dornberger und Wernher von Braun. Allein der Wert der wissenschaftlichen Dokumente betrug nach vorsichtigen Schätzungen 400 bis 500 Millionen Dollar. Und in ganz Deutschland gab es noch viel, viel mehr wissenschaftliche und technische Beute. Der Anteil der USA an diesem Schatz umfaßte die In= genieure, Techniker und fünfzig Me-262-Düsenjäger -die fortschrittli= chsten der Welt- aus der Messerschmittfabrik in Schönebeck; praktisch den gesamten technischen und wissenschaftlichen Stab von Siems und Zeiss; leitende Chemiker und Elektrotechniker von IG-Farben und Tele= funken und ihre Ausrüstung; Wissenschaftler, Radium und alle Errungen= schaften der Atomforschung des Physikalischen und Technischen Institu= ts in Weida; und den technischen Stab sowie alle Konstruktionszeich= nungen für neue Motoren der unterirdischen BMW-Werke, um nur einige wenige zu nennen.
Die Sowjets ihrerseits betrachteten praktisch das gesamte Vermögen des Reiches als Reparation für die ungeheuren Zerstörungen, die die Nazis in der UdSSR angerichtet hatten. Die sowjetischen Truppen beschlag= nahmten beinahe alle industriellen und technischen Einrichtungen, der= er sie in der rußischen Besatzungszone habhaft werden konnten. Druck= preßen; chemische Labors; Büroeinrichtungen; zahnärztliche Instrumente; Krankenhäuser; Stahlwerke; Eisenbahnschienen; Werkzeugmaschinen -alles und jedes, das Produktionswert besaß und entdeckt wurde, demontierte man systematisch, verpackte es und beförderte es nach dem Osten. Noch vor Ende des Sommers 1945 beschuldigten die USA und die UdSSR einan= der öffentlich, deutsche wissenschaftliche und industrielle Vermögens= werte geraubt und damit gegen das während des Kriegs getroffene Abkom= men verstoßen zu haben. Dieser Ost-West-Konflikt über die Beschlagnah= men beeinflußte die Potsdamer Konferenz im Juli/August 1945, wo die Streitigkeiten darüber, wer den ersten Anspruch auf die deutschen Wis= senschaftler und Techniker hatte, der bereits gespannte Verhandlungs= klima weiter verschlechterten.

Bereits lange vor dem Krieg hatte die Hitler-Regierung Parteimitglie= dern und Sympathisanten innerhalb der Intelligenz die Kontrolle über die meisten großen deutschen Forschungszentren übertragen und wendete ein wirkungsvolles Zuckerbrot-und-Peitsche-System an, um die akademi= sche Elite Deutschlands bei der Stange zu halten. Forschungsaufträge und beruflicher Aufstieg gab es nur für jene Fachleute, die bereit wa= ren, öffentlich der Partei oder einem der vielen von den Nazis kontrol= lierten Berufsverbänden und ähnlichen Institutionen beizutreten. For= scher, die sich mit Raketen, Elektronik und anderen sicherheitsempfind lichen Gebieten befaßten, die für die Militärs von Interesse waren, wur den sorgfältig auf ihre Verläßlichkeit durchleuchtet, bevor sie Unbe= denklichkeitsbescheinigungen erhielten. Technische Spitzenkräfte wurden oft ehrenhalber in die Partei oder die SS aufgenommen. Wernher v.Braun war zum Beispiel seit 1937 ehrenhalber SS-Offizier gewesen.

Die US Army und die US Navy holten bereits im Sommer 1945 einige deut= sche Wissenschaftler in die USA. Am 6.Juli erteilten die Joint Chiefs of Staff (JCS, Vereinigte Stabschefs = Oberkommando der Waffengattun= gen) ausdrücklich die Genehmigung dazu, "ausgewählte, außergewöhnlich kluge Köpfe..zu verwenden, deren anhaltende geistige Produktivität wir ausnützen möchten." Das streng geheime Projekt lief unter dem Deckna= men Overcast. Die Stabschefs ordneten an, daß bis zu 350 Spezialisten, vorwiegend aus Deutschland und Österreich, sofort in die Vereinigten Staaten gebracht werden sollten. Unter diesen "außergewöhnlich klugen Köpfen" befanden sich z.B.Spezialisten für U-Boot-Bau, chemische Krie= gsführung und natürlich Raketenforschung. Alle sollten jedoch nach Eu= ropa zurückkehren können, sobald ihre speziellen Forschungsprogramme beendet waren. DOCH schon 1946 begann die Joint Intelligence Objectives

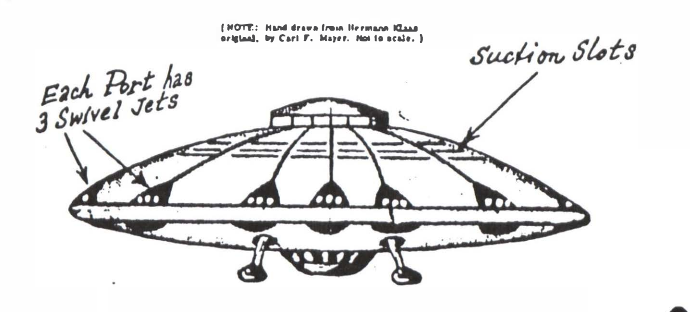
Design and Construction

a
Cover with large slots
Steering bars
c h g h h l d f k open open m b

BELLONZO-SCHRIEVER-MIETHE

First Type

(NOTE: Hand drawn from Hermann Klaas original, by Carl F. Mayer. Not to scale.)



Diameter: 12-40 meters, according to strength and amount of the aggregate, motor and the screw-blades, including wing types.

Outer Construction: Titanium sheets of various strengths, all according to expectation of friction heat. Or: modern fiberglass plastics plates, pre-formed.

Inner Construction: Light metal, including preformed plastic material. Lower part: (between letters h-h) open, as against preformed cover above it, round about up to the section limits. Lower core hangs solidly on horizontal carry-bars, so that effect of flight-wing screw has to surmount only small air-resistance.

Fresh Air suction: Either open ring above or larger suction slots. This will depend on motor power and diameter of the Flying Disc.

Eine „fliegende Untertasse" vor dem Start

Johannesburg, Südafrika, 26. April (UP). Eine „Fliegende Untertasse", die von einem österreichischen Ingenieur konstruiert worden ist, wird in wenigen Wochen in Johannesburg zu ihrem Probeflug starten. Das Flugzeug hat eine diskusförmige Tragfläche von drei Meter Durchmesser, in deren Mitte sich wie ein kleiner Buckel das Cockpit erhebt. Unter der Tragfläche sind vier Strahltriebwerke montiert. Eines befindet sich in der Mitte, und sein Rückstoß richtet sich senkrecht nach unten. Dieses Triebwerk soll dem Apparat ständigen Auftrieb geben. Die drei anderen Triebwerke sind in regelmäßigen Abständen am Rand der Scheibe und schwenkbar angeordnet. Mit ihnen kann der Flugapparat in jede beliebige Richtung gesteuert werden.

Links: FAZ, 27.4.1957

Rechts: FAZ, 23.12.1958

Fliegende Untertasse bald im Bau?

LONDON, 22. Dezember (UP). Die Sowjetunion plant nach einem Bericht in der jüngsten Ausgabe der britischen Fachzeitschrift „Jane's All the World's Aircraft" den Bau einer mit Düsenaggregaten angetriebenen fliegenden Untertasse. Dem Bericht zufolge ist in der Sowjetunion ein Modell der fliegenden Untertasse schon Anfang dieses Jahres erprobt worden. Der Flugkörper soll einen Durchmesser zwischen drei und vier Metern haben. Die Kabine für die Besatzung soll sich unterhalb des Kreisflügels befinden.

CENAP-ARCHIV

Agency des Pentagons (JIOA, übergeordnetes Amt für Geheimdienstopera= tionen) sich zu weigern, im allgemeinen, die deutschen Sachverständi= gen, die sich bereits in den Staaten befanden, nach Europa zurückzu= bringen. Man hielt jetzt diese Frauen und Männer für zu wertvoll, als daß man sie heimschicken wollte, und zwar vor allem deshalb, weil vie= le der Overcast-Wissenschaftler bereits genausoviel über Amerikas ge= heimste Forschungsprogramme wußten wie über Hitlers Programme. Wenn sie den Sowjets in die Hände fielen, stellte dies ein ernsthaftes Sicher= heitsrisiko dar. So war Präsident Truman damit einverstanden, daß man während des kalten Krieges ausgewählte Deutsche weiterhin für Amerika arbeiten ließ, solange die Öffentlichkeit nichts davon erfuhr. Zwischen 1945 und 1955 wurden mit Overcast und Paperclip und zwei wei= teren ähnlichen Programmen 765 Wissenschaftler, Ingenieure und Techni= ker in die USA geholt. Laut Professor Clarence Lasby, dem Verfasser ei= ner Studie über Paperclip, waren mindestens die Hälfte und vielleicht sogar 80 % der importierten Spezialisten ehemalige Angehörige der NS= DAP oder der SS. Nur drei dieser Spezialisten wurden bis in die 80er Jahre hinein gezwungen die USA zu verlassen. Darunter Arthur Rudolph, ein Veteran aus Nordhausen, der 1984 nach Westdeutschland abgeschoben wurde, nachdem das US-Justizministerium seine Rolle bei der Mißhand= lung der Gefangenen in der unterirdischen Fabrik aufgedeckt hatte. Ru= dolph wird allgemein das größte Verdienst bei der Konstruktion der ge= waltigen Saturn-5-Rakete zugeschrieben, die Amerikas Astronauten auf den Mondkurs brachten."

Soweit also eine Informationszusammenfassung aus "Der amerikanische Bumerang - NS-Kriegsverbrecher im Sold der USA" als zeithistorischer Beleg für den Ablauf der realen Weltgeschehnisse. Platz bleibt da eben= sowenig für Nazi-Untertassen, wie es schon Wolfgang Späte es uns zuvor schilderte! Jene "genialen" Untertassen-Bauer gehörten keineswegs zu den "klugen Köpfen", die vom amerikanischen Oberkommando nach den USA gebracht wurden, haben diese Leute weiterhin in Deutschland, Europa und dem Nahen Osten (später dann auch in Südafrika!) gewirkt. Es kann also mit der "Flugscheibe" nicht allzuweit hergewesen sein. Rund um die Na= men **Schriever-Miethe-Bellonzo** hängt sich also die ganze V-7-Legende auf. Gab es diese Leute überhaupt, dies jenseits der abenteuerlichen Zeitungsgeschichten? Wenn "Ja", dann müßten deren Forschungen (wenn sie überhaupt bedeutsam waren und im ufologischen Sachzusammenhang stehen, mit all ihrer Bedeutung im III.Reich) registriert und dokumentiert sein: so schrieb ich verschiedene Behörden und Archive zwecks Auskunft an. Zu= nächst antwortete mir das

> **Militärgeschichtliche Forschungsamt** beim **Wehrgeschicht= lichen Museum** im **Luftwaffenmuseum Uetersen** (2081 Appen, Hauptstraße 141, unter Oberstleutnant Dr.Rogge.

Doch leider konnte man mir dort "nicht behilflich sein", mit dem Thema des Kreisflüglers, oder der Flugscheibe, und den drei Namen wußte man dort am 12.Juli 1988 nichts anzufangen! Nun gut, die Suche nach Klar= heit ging hin zum

> **BUNDESARCHIV** in 5400 Koblenz-Karthause, Potsdamerstr.1.

Doch Sachbearbeiterin Brigitte Booms antwortete klipp und klar zurück:

> **"Leider sehe ich keine Möglichkeit, Ihnen bei Ihren Rech= erchen behilflich zu sein. Weder über den Bau von ´Flug= scheiben` (bei Breslau und Prag), noch über eine UFO-For= schungsstelle (in Düsseldorf), konnte hier etwas ermit= telt werden. Inwieweit die drei Wissenschaftler Richard Miethe, Rudolf Schriever und Habermohl ebentuell im Zu= sammenhang mit anderen Forschungen aufgeführt werden, wird Sie kaum interessieren. Die Forscherkartei aus der Zeit 1943 ff (im Aktenbestand Reichsforschungsrat) enthält die**

> **drei von Ihnen genannten Namen Miethe,** Schriever **und Ha= bermohl nicht."**

Der Brief vom 11.Juli 1988 endet damit, daß mir des BUNDESARCHIV an= bot, diesen Sachverhalt selbst an Ort zu überprüfen! Doch damit wollte ich es noch nicht belassen und nahm mit dem **BUNDESARCHIV - MILITÄRAR= CHIV** in 7800 Freiburg i.Br., Wiesentalstraße 10, Verbindung auf, um meine Fragen zu stellen, doch mit Datum des 3.August 1988 antwortete mir Sachbearbeiterin Scholl mit:

> **"...muß ich Ihnen leider mitteilen, daß in den Findmitteln zu den hier verwahrten Akten der ehemaligen deutschen Luft= waffe keine Hinweise auf die Entwicklung einer Flugscheibe zu ermitteln waren."**

Auch in diesem Fall wurde mir sofort angeboten, diese Erklärung an Ort selbst zu überprüfen, wozu man mir einen umfangreichen Prospekt mit= schickte.
Daraus läßt sich nur folgern, daß es **KEINE** militärisch relevante Bedeu= tung für den angeblichen Nazi-Untertassen-Bau gegeben hat und nicht ein mal die in der speziellen Literatur auftauchenden Namen der Erfinder und Entwickler der Flugscheibe von Bedeutung sind, als das man deren Namen und Dokumente in spezialisierten Archiven auffinden könnte. Durch diese Feststellung findet meine Erklärung, wonach die "Flugscheibe" na= mens V-7 nur eine Zeitungslegende (gestreut von manischen Publizitäts= suchern) sei, beträchtlichen Auftrieb.
Damit ist dieser Fall aber noch nicht abgeschloßen und findet im näch= sten CR seine Fortsetzung...

WIEDER DA: BLUE BOOK

von CENAP-Mannheim

"Das neue Blaubuch wird eine private Unternehmung sein, frei von offi= ziellen Zwängen", erklärte ein Industrieller aus Arkansas.
Die sogenannte ANTI-MATTER-Kolumne des amerikanischen Pop-Science-SF-Monatsmagazins OMNI wußte in der März 1989-Ausgabe in ihrem UFO UPDATE geradezu aufsehenerregendes zu melden: Projekt Blaubuch ist wieder am Werke! Hier unsere Übersetzung für den CR-Leser:

Vor 20 Jahren schloß die US-Luftwaffe die Tore für Amerikas prominen= ter UFO-Untersuchung: Projekt Blaubuch. Nach der Prüfung der Blaubuch-Akten deklarierten viele Wissenschaftler, daß die UFOs keine Bedrohung der nationalen Sicherheit darstellten. Trotz Einstellung einer 22jähri= gen Operation blieben mehr als **700** Sichtungen des Projekt Blaubuchs un= erklärt zurück. Nun sollen diese alten Fälle und andere wieder durch ein neuaktiviertes Projekt Blaubuch aufgegriffen werden, so die Idee des Industriellen William Pitts aus Arkansas. Und dieses Mal, so Pitts, sollen die Dinge richtig laufen. Zum Beispiel hing das ursprüngliche Projekt vom Willen und der Willkür der Regierung und Militär ab, nun soll das neue Blaubuch ein privates Unternehmen sein, frei von offi= ziellen Zwängen. Weiterhin besaß das alte Blaubuch niemals mehr als 3 oder 4 Leute als Stab, die neue Version wird aus einer großen Gruppe anonymer Berater bestehen, die sich aus ehemaligem Pentagon- und US-Nachrichtendienst-Personal rekrutiert.
Zunächst war Pitts auf eine handvoll Leute angewiesen, die er durch sei= ne eigenen Verbindungen zur Regierung und Militär kannte, inzwischen sind es nun schon 148 offizielle Teilnehmer an dem neuen Projekt gewor= den...und ihnen allen garantiert Pitts die volle Anonymität für ihre

neuen Aktivitäten. "Ich mußte dies tun, da viele der Teilnehmer es nicht wünschen, das ihre Freunde und Familien -genauso aber auch ihre ehemaligen Kollegen in den Büros- etwas über ihre Tätigkeit für dieses neue Blaubuch oder ihr Interesse daran erfahren", erklärte Pitts. Versichernd die Vertraulichkeit an jedermann, ruft Pitts nun Zivilisten und Militärs auf aus der Heimlichkeit hervorzutreten und jegliche neue Daten "zu klassischen Fällen ohne Lösung" einzubringen. Geheim-bleibende Mitglieder seines hochrangigen Forschungsteams werden das hereinkommende Material bewerten und mit neueren Fallinformationen vergleichen.
Solch ein Beschluß scheint nicht genug zu sein für einige Blaubuch-Beobachter. Fast von jenem Moment an, als die Nachricht über das neugeborene Blaubuch heraus war, kam Pitts in den Verdacht von Forschern, daß er unklare Absichten habe und man seine Verbindungen zum Militär und zur Nachrichtendienst-Gemeinde in Verdacht habe. "Es würde mich wundern, wenn dieses Projekt nun wirklich alles wäre, was beabsichtigt ist", murrte ein Forscher mit Erfahrung im Marine-Nachrichtendienst, "vielleicht ist dies nur ein Spielzeug der Regierung, um herauszufinden wer ein Leck für Informationen darstellt? Es klingt mir alles etwas anrüchig."
Jerry Clark, Kodirektor des Center for UFO Studies in Evanston, Illinois, ist ebenso bedächtig: "Was da geschehen soll ist sicherlich ein bemerkenswertes Projekt; einige der alten Blaubuch-Fälle sind außerordentlich wichtig. Aber Pitts hat uns versichert, daß er seine Informationen nicht den Regierungs-Behörden weitermelden werde. Auch wenn er dies nicht tun will ist er aktuell doch Teilnehmer am Cover-Up." Trotz aller Bedenken hat das neue Projekt Blaubuch bereits Details zu mehr als 120 Fällen seit seiner Eröffnung im September 1988 erhalten. Eine Reihe dieser Fälle sind zu erklären: Zum Beispiel, so sagte Pitts, hat seine Crew aus Insidern schon einige Fälle gelöst, die auf den gespenstisch anzuschauenden Stealth-Fighter zurückgingen und auch auf andere Experimentalflugzeuge von denen Zeugen fälschlicherweise annahmen, es handle sich um UFOs.

Vicki Cooper

Vicki Cooper ist Herausgeberin einer neuen UFO-Zeitschrift namens "California **UFO**" (Adresse: California **UFO**, 1800 S.Robertson Blvd., Box 355, Los Angeles, CA 90035,USA), welche seit nunmehr drei Jahren im Abo zu beziehen ist und von welcher uns bisher drei Ausgaben vorliegen. Das Jahresabo (6 Ausgaben) kostet 26 $ für uns Ausländer, Interessenten legen das Geld am besten in Scheinen dem Bestellbrief (Einschreiben und Luftpost) bei und werden ein erstaunlich gutes UFO-Fachjournal mit regelrechtem Zeitschriften-Charakter erhalten! In Ausgabe Vol.3, No.4, 1988 fanden wir einen Kurzbeitrag über den "Start des zivilen Blaubuchs". Hiernach ist Bill Pitts ein UFO-Untersucher seit 1947 und derzeit Sektions-Staats-Direktor von Arkansas für das Mutual UFO Network (MUFON). Pitts erhielt die offizielle Zustimmung des Pentagon und der Wright Patterson AFB um sein neues Projekt den Namen **Blue Book** geben zu können. Das neue Project Blue Book hat sein Büro im Heim von Pitts aufgeschlagen - Kontaktadresse: Bill Pitts, 506 North Second St., Ft.Smith, AK 72901, USA.

A S T R O - W A R N U N G für Juni 1989

von Roland Horn, Erbach

Das Comeback der Venus vervollkommnet sich. Der Planet setzt sich als Abendstern durch. Eine Stunde lang ist der helle Planet im Westen erkennbar. Bei den anderen Planeten sieht es verhältnismäßig mau aus. Jupiter bleibt unsichtbar, Mars wird unsichtbar. Lediglich Saturn wird heller und zum Planeten der ganzen Nacht.
Interessanter sieht es bei den Sternschnuppen aus: Hier sind 6 Ströme zu erwarten! Der Scorpius-Sagittarius-Strom ist allerdings nur sehr schwer zu beobachten, am besten um Mitternacht in der Mitte des Monats. Zu Monatsbeginn ist das Maximum der Tau-Herkuliden zu erwarten. Die Libriden mit Radiant in der Waage können zwischen dem 8.& 9.d.M.erwartet werden. Mitte des Monats erscheinen die Juni-Lyriden mit Ausstrahlungspunkt in der Leier am Himmel, um Ende des Monats tauchen die Corviden mit Ausstrahlungspunkt im Raben auf. Ebenfalls zum Ende d.M.hin erscheinen die Juni-Draconiden am Himmel.
Bei den Fixsternen fällt vor allen Dingen der Arktur als recht hoch stehender Stern 1.Größe ins Auge. Ebenso sei Wega erwähnt.

DAS WEIßE HAUS UND DIE ET´S

In der Dezember 1988-Ausgabe (Nr.18) von **JUST CAUSE** (P.O.Box 218, Coventry, Conn.06238, USA) finden wir einen recht interessanten Beitrag mit obigen Titel. Es gab schon vielerlei Spekulationen darüber, daß die US-Regierung auf der Suche nach einer extraterrestrischen Intelligenz sei und dafür das wissenschaftliche Suchprogramm **SETI** unterstützte. Man weiß inzwischen, daß die NASA dabei ist Funkempfänger zu konstruieren, welche gleichsam auf Tausenden von Frequenzen nach ET-Signale Ausschau halten können. Schwierigkeiten für dieses Programm tauchten weniger auf technischer, als eher auf wirtschaftlicher Seite auf. Gegner des Programms betonten immer wieder, daß man hier Gelder ausgebe, für die man keinerlei Resultate erwarten könne.
Doch die Reagan-Administration setzte sich durch und führte die Fortsetzung des Projektes durch. Kurios ist dies aufgrund der Tatsache, daß dies passieren konnte, gerade zu einer Zeit als alle Zeichen im Weißen Haus auf Konservatismus standen! Erste Zeichen für eine Veränderung traten auf, als der ehemalige Präsident bei verschiedenen Ansprachen unterschwellige Kommentare hierzu abgab. Man erinnere sich an seine Rede 1985 an der Fallston High School in Maryland; dann wieder am 4.Mai 1988 bei einer "Frage- und Antwort"-Stunde beim National Strategy Forum in Chicago, wo er auf die Reaktion der Menschen hinsichtlich einer "Alien-Invasion" anspielte.
CAUS: "Diese aufregenden Referenzen gegenüber Space-Aliens durch den Präsidenten der Vereinigten Staaten sind kurios, aber vielleicht nicht so überraschend, wenn man bedenkt, welch große Medien-Beachtung Reagan´s Interesse an Astrologie erfuhr. Paranormale Dinge scheinen zum Alltag des Präsidenten zu gehören!"
Gelegentlich kamen Meldungen hinsichtlich des Interesses im Weißen Haus betreffs ETs durch. Am 12.11.1987 berichtete die Weltpresse über die Entdeckung der Astronomen Ben Zuckerman und Eric Becklin, wonach sie im Orbit um den Stern **Giclas 29-38** einen kleinen Körper ausgemacht hätten, der in einer Entwicklungsstufe zwischen Stern und Planet stecke. Die beiden Astronomen setzten für ihre Entdeckung das 3 Meter große Infrarotteleskop der NASA auf Hawaii ein. Kurz nachdem andere pro-ausgerichtete SETI-Berichte in der Presse erschienen, schickte der Präsident sein 1989er Budget-Bericht im Februar 1988 an den Kongreß, darin eingebunden eine Anforderung über **80 Millionen $** zur Bereitstellung an die NASA für SETI-Forschungen...
SETI, recht und schön. Es gab in der Vergangenheit verschiedene Anläße, wo man über den Empfang "fremder Signale" spekulierte -Signale, die womöglich von einer fremden Zivilisation ausgeschickt wurden. Das Problem dabei ist, daß diese Signale nicht wiederholt wurden und man somit ihre exotische Herkunft NICHT bestätigen konnte.
Man erinnere sich auch daran, daß nach einem neuen Buch (LANDSLIDE - THE UNMAKING OF THE PRESIDENT) Governeur Reagan 1974 in eine UFO-Wahrnehmung über Kalifornien verwickelt wurde (siehe so auch CR 155, S21-25). CAUS: "Was hat dies alles für eine Bedeutung? Wir können annehmen, daß das jüngste Interesse des Weißen Haus an SETI nur im Interesse des Präsidenten begründet ist, welcher sich stark für das Paranormale in=

teressiert." CAUS erkennt aber damit auch ein grundsätzliches Problem für die ganze UFOlogie: Warum fördert Präsident Reagan das SETI-Pro= jekt, wenn er und seine Administration bereits Wissen über Außerirdi= sche besitzt, die vor vierzig Jahren mit einer Fliegenden Untertasse in den USA abgestürzt sein sollen? CAUS: "Die 80 Millionen $ wären so= mit eine monströse Geldverschwendung, habe man doch bereits den harten Beweis dafür, daß Aliens mit ihrem Raumschiff (MJ-12-Gerüchte!) aufge= griffen wurden. Warum sollte der Präsident der NASA 80 Millionen $ für nichts und wieder nichts geben, wenn er bereits bei Amtseinführung üb= er MJ-12 informiert wurde? Die sich durch MJ-12 ergebenden Folgerungen müßen weitaus schwerwiegender sein, als die blinde SETI-Suche nach Funksignalen aus dem Kosmos. Warum sollte der Präsident bei seinen Re= den so frivole Äußerungen über Aliens machen, wenn er nicht wüßte, daß da abgestürzte Diskuse das meist-geschützte Geheimnis Amerikas sind? Die Antwort ist einfach: Diese Administration sucht nach etwas, zu was sie keine Antworten kennt..."

Ehrliche amerikanische Revolver-Presse

Totenerweckung durch UFOnauten

Außerirdische nahmen den toten Hector Morillo an Bord eines Raumschiffes **und brachten ihn lebend zurück**. Die Familie war Zeuge dieses Wunders.

Woman, 72, pregnant for third time in 2 years!
WEEKLY WORLD NEWS
UDDER DESTRUCTION! Angry cow knocks copter out of the sky
The story that's sending shock waves through the medical world!
DOCTOR KEEPS WIFE'S SEVERED HEAD ALIVE
She was dying of cancer in 1979!
UFO bombshell . . .
Cat lover's nightmare: Look how they stuffed my kitty!
Gold smuggler stashes nuggets in his stomach
Anguished mother can't kiss her baby
Space aliens kidnap 10,000 humans a year for slave labor

...ien.
...under vom Himmel", sagte ...lie Frau des Mannes, zu ...ez. „Die Ärzte sagten, mein ...d es gab nichts, was sie für ...nen. Aber die Fremden aus ...aben größere Macht. Sie ... Mann das kostbarste ...em. **Sie gaben ihm sein**

...trat ein: drei Tage nach- ...ne verhängnisvolle Herz- ...eben es die Zeitungen. ...guez zelebrierte gerade ...den Toten, als das silber- ...om Himmel herab stieß ...ren Sohn und ihre Toch- ...-weißen Lichtstrahls an

...n Bord", sagte der Prie- ...r schwer glauben, was ...Die Familie schrie noch ...waren alleine auf dem ...b wenig was ich tun ...Gott, sie auf ihrer Reise

... Nachdem die ganze ...Schiffes war, stieg das ...wand hinter dem Hori- ...Vorfall sofort den ört- ...hielt man ihn dort, wie ... für nicht zurechnungsfähig.

Die behördliche Skepsis fand jedoch ein abruptes Ende, als Senhor Morillo zu Fuß in die Stadt zurück kam, seine Familie dahinter.
Ihre einzige Erinnerung an das Erlebnis war die Situation der An-Bord-Nahme. „Als wir uns an dem Randbezirk der Stadt wiederfanden, kam es uns vor, als seien wir von einem langen traumlosen Schlaf erwacht", sagte Mrs. Morillo.
Morillo selbst führte aus, daß er sich besser und gesünder fühle als je zuvor in seinem Leben. „Ich bin verjüngt", erklärt er weiter, „doch kann ich nicht sagen was geschehen ist. Aus irgendwelchen Gründen ist mir mein irdisches Leben zurückgegeben worden. Ich bin diesen Raummenschen so dankbar. Jetzt liegt es an mir aus dieser Zeit das Beste zu machen".
Manuel Bernaus, Präsident des Argentinischen Instituts für UFO-Forschung, erklärt hierzu: **„Die Erfahrungen der Familie sind ein vollständig neues Kapitel im Studium der UFOs.**
Dr. Hernand Hualde, der den Totenschein von Morillo unterschrieb, weigert sich strikt, zu dem Vorfall zu äußern.

„World Weekly News", 25. 4. 88
UN-Übers.: L. Donath/Can.

Vergl. UN-Nr. 292 Mai/Juni 1985:
„UFO-Insassen retten ein Mädchen, das lebend beerdigt werden sollte!"

Eine beliebe Quelle für sensationelle UFO-Storys ist auch in Deutschland die amerikanische Wochenzeitschrift **WEEKLY WORLD NEWS**, aus der gerade Deutschlands große UFO-Sekte **DUIST** gerne zitiert, siehe so auch den abgedruckten Bericht aus den UFO-NACHRICHTEN NR.311-313 von 1988.
Recht erstaunt fanden wir in "California **UFO**" Vol.3 No.3 von 1988 eine Art Interview auf S16. Titel: **Die Revolverpresse entschuldigt sich nie.** Sherie Stark stellte dem Managment-Herausgeber von WEEKLY WORLD NEWS

einige kritische Fragen -jene Zeitung "die wahrscheinlich mehr UFO-Ge= schichten als alle anderen Revolverblätter zusammen abdruckt." Eddie Clontz stand Rede und Antwort...
Frage: Was bringt Sie dazu, diese UFO-Geschichten abzudrucken?
Antwort: "Sie müßen nur aufregend genug sein. Wir nehmen die Leute beim Wort. Wir erhalten unsere UFO-Geschichten von Aufschneidern aus der gan zen Welt, entnehmen sie der ausländischen Presse und selten überprüfen wir solche Meldungen. Wenn mich jemand anruft und erklärt, er wäre vom UFO entführt worden, drucke ich diese Geschichte ab."
F: Gibt es irgendwelche Bemühungen zu bestimmen, ob jene Personen ver= rückt sind, oder ob sie in ihrer Gemeinde respektiert werden?
A: "Nein."
F: Ist dies der Unterschied zu den Berichten anderer Art in Ihrem Blatt?
A: "Yeah, da ist es ein bißchen anders. Wenn wir es z.B.mit einer Kri= minalgeschichte zu tun haben, dann prüfen wir sie von Anfang an nach - untersuchen bei der Polizei, bei den daran beteiligten Menschen etc. Wenn wir es mit einer Leidensgeschichte zu tun haben, dann sprechen wir mit den darn verwickelten Menschen und auch jeden, der auch nur am Rande damit zu tun hat. Aber bei Geistergeschichten und UFO-Storys tun wir es -wie bei allen paranormalen Themen- nicht."
F: Warum ist dem so?
A: "Wir nehmen solche Themen mehr als Unterhaltung als sonst was. Wir sehen darin keine schwergewichtigen Bereiche des menschlichen Lebens, sehen darin auch nichts wirklich Interessantes für die Zukunft der men= schlichen Entwicklung. Mit anderen Worten: Wir sehen keinerlei Notwen= digkeit uns über diese Geschichten Fragen zu stellen. Bei der Majori= tät der UFO-Geschichten haben wir es mit Leuten zu tun, welche geistig nicht ganz ausgeglichen sind und daher sind es Sachen, mit denen ich mich nicht ernsthaft beschäftigen will."
F: Gab es eine Belebung für Ihre Zeitung durch diese UFO-Storys?
A: "Ja, wir haben herausgefunden, daß jene Ausgaben unserer Zeitung mit UFO-Titeln sich besser verkaufen und wir erhielten Zustimmung aus der Leserschaft hierfür. So werden wir künftig 60-70 Geschichten hierzu im Jahr abdrucken."
F: Ist die Beachtung von UFOs in den Revolverblättern anders als bei der Tagespresse?
A: "Ja. Man nimmt bei Tageszeitungen die UFOs mehr als einen Spaß hin - man nimmt sie dort nicht so ernst."
F: Aber wo liegt der Unterschied?
A: "Unsere Geschichten sind so geschrieben, daß sie faktisch wirken und wir bringen keine Cartoons dazu ein -wir bringen dramatisierende Bilder zur Geschichte!"
Interessant: Die WEEKLY WORLD NEWS erscheint im selben Verlag wie der **National Enquirer** und hat 1,1 Millionen Leser die Woche. Manager Clontz nennt sich selbst ein "langjähriger Zeitungsmann" und ist seit 1970 im Gewerbe tätig, zehn Jahre lang war er bei der "St.Petersburg Times" und zog Ende 1980 die WEEKLY WORLD NEWS auf. "California **UFO**" bat den NE um ein ähnliches Interview, aber dort war man zu einem Gespräch vorerst ni cht bereit -man versprach nur, es "demnächst" nachzuholen...

The "Lizardman" und die Analogie zum Fall "Ft.McGuire"

Holen Sie nun bitte den CR 135 vom Mai 1987 (namens NIGHT LIGHTS) her= vor und schlagen die Seiten 21 bis 32 auf. Hier finden Sie den interes= santen Report "Außerirdischer in den USA erschossen?" vor. Hiernach ist ein ET auf der im amerikanischen New Jersey befindlichen McGuire AFB niedergeschoßen worden -doch der Fall stellte sich als Schwindel durch einen Militärangehörigen heraus. Was sind die Motive für solche hoch= gezogene Aktionen, purer Spaß?
In "California **UFO**" Vol.3 No.4 von 1988 finden wir den Bericht "South Carolina's Flap - Lizardly Low-Down". Hiernach tauchte fünf Mal während

des Sommers 1988 ein "reptilien-gleicher Humanoider" im Sumpfgebiet rings um Bishopville, South Carolina/USA, auf -Ähnlichkeiten mit dem Filmmonster des Hollywood-Streifens "Das Monster aus der schwarzen La= gune" sind nicht nur rein zufällig... Wie auch immer, rund um Bishop= ville war der **Lizard Man** unterwegs und somit das Monster-Fieber gewe= ckt. Eine Radiostation bot **1 Million $** für den Aufgriff des befremd= lichen Humanoiden... Das Sheriff-Büro erhielt bis zu 100 Anrufe aus dem ganzen Land hinsichtlich dieser Kreatur, woraufhin eine 24stündige Telefon-Hotline eingerichtet wurde. An Ort begann man Lizard Man-Hem= den, Mützen, Buttons etc zu verkaufen. Die Augenzeugen gaben Autogramm stunden und verlangten 5 $ per Fotokarte mit Namenszug, Touren rund um die Sümpfe wurden wochenlang ausverkauft veranstaltet. Zwei Wochen lang machten sich Nacht für Nacht 75 Jäger auf, um das Monster zu fan= gen. Nun jedoch der Höhepunkt:
Ein 26jähriger Flieger der nahen Shaw Air Force Base behauptete, gegen 6 h am 15.August 1988, auf Streife gewesen zu sein, als er dabei dem Lizard Man begegnete und diesen mit seiner Pistole nahe der Anlage I-20 bei der US 15-Highway beschoßen zu haben! Der Pistolero fand Blut am Boden und nahm davon Proben auf. Doch im späteren Verhör durch She= riff Truesdale hielt er die Story nicht mehr durch und gab zu, daß er diesen Fall erfunden habe, um damit die Lizard Man-Legende **am Leben zu erhalten.**
Wie stark sich doch die Geschichten ähneln... Mag sich hier das verde= ckte Motiv des von McGuire her bekannten "Jeffry Morse" (und viellei= cht noch anderer Leute, man erinnere sich an "Art Wallace" vom Rendles= ham Forrest-Zwischenfall in England) wiederfinden? Eben, UFO-Storys zu erfinden, um die ganze Legende neu zu beleben..? Wievielen sogenannten UFO-Kontaktlern sagt man nach, daß diese wohl die Fotos erschwindelten, aber dies nur taten, um ihren "Botschaften" mehr Leben einzuhauchen und um sich glaubhafter zu machen? Auf genau dieser Ebene liegt auch die oben geschilderte Erfahrung und ihre Weiterführung hin zu modernen UFO-Abenteuer-Legenden...

Neue CENAP-Broschüre erhältlich: Unsere allltägliche Desinfor= mation

Eine alternative Dokumentation über die "Beweisführung" der BILD-Zei= tung und ihres Autors zur BILD-Reihe "Das UFO-Rätsel", veröffentlicht in zwölf Teilen während des April 1989. Inhalt: "Die Medien", "UFOs als Nachricht: Hat die Presse ihre Verantwortung wahrgenommen?", "Die BILD-Zeitung", "UFO-Baron von Buttlar-Brandenfels", "Die BILD-Serie DAS UFO-RÄTSEL, 17.-29.4.1989", "Ein Schlußwort...?"
Diese 52seitige Din-a-4-Information kann gegen Einsendung eines Zehn-DM-Scheins (10 DM) direkt von Autor **Werner Walter** bezogen werden.

CENAP REPORT: In eigener Sache...

Sie werden wieder einmal eine Verzögerung der Auslieferung z.B. der CR-Ausgaben März und April ´89 vermerkt haben. Immer wieder in der Ver= gangenheit reklamierten Sie Verzögerungen bei W.Walter. An dieser Stel= le sei darauf hingewiesen, daß der Versand des CRs durch **Hansjürgen Köhler, Limbacher Str.6, 6800 Mannheim 52, Telefon:0621/703506**, durch= geführt wird -bei künftigen Reklamationen wenden Sie sich bitte ver= trauensvoll an ihn, Postkarte oder Anruf genügt.

Die Michael Hesemann-Wette

2000-Herausgeber Hesemann bot mit Datum des 8.Mai 1989 dem **CENAP** eine abenteuerliche Wette an. Am 31.Dezember 1989 werden sonach "Millionen Menschen in aller Welt in einer synchronen Meditation an 144 heiligen Plätzen die außerirdischen UFO-Piloten einladen, endlich zu landen und uns bhei der Lösung unserer globalen Probleme zu helfen. Wir rechnen für den 1.Januar und die ersten Monate des Jahres 1990 mit einer mas= siven Antwort der galaktischen Verbände auf diese Einladung, für 1992/

93 -nach Zusammenbruch der Weltwirtschaft- mit den ersten offenen Landungen außerirdischer Entwicklungshelfer."
Hesemann weiter: "Ich würde gerne mit Dir um eine Flasche besten Cham= pagners -den ich gerne knallen lasse, wenn eintrifft, was wir zu er= warten hoffen- wetten, daß diese Antwort auf unseren Kommunikations= versuch eintrifft. Das heißt: Ich sage eine weltweite UFO-Sichtungs= welle für Januar 1990 voraus. Maßstab: Mindestens 3 Berichte über ak= tuelle Sichtungen in der BILD-Zeitung. Bei Nichteintreffen bekommst Du den Schampus, bei Eintreffen ich."
Und noch erstaunlicher führt Hesemann aus: "Ich würde mich freuen, wenn Du diese Wette annehmen würdest. Wir können noch weiter gehen: Wenn bis 1993 nichts passiert (i.S.offene Landung) ziehe **ich mich aus der UFO-Szene zurück**, WENN es zu dieser o.L. kommt, wird **CENAP aufge= löst.**"
Hiermit sei es verkündet (CENAP ist ja kein Spielverderber!), CENAP nimmt die vorgeschlagene Wette öffentlich mit diesen Zeilen an. Wollen wir sehen, ob Hesemann über okkulte prophetische Veranlagungen verfü= gt, oder ob alles nur heiße Luft ist!
Im übrigen bot Hesemann dem CENAP auch an, während des großen interna= tionalen UFO-Acts zu Frankfurt (26.-29.Oktober ´89) einen Stand in der "GEP-MUFON/CES-Ecke" aufzubauen...vielleicht sieht man sich dann also in Frankfurt...

Harte Zeiten für die grünen Männchen

Ufo-Sichtungsermittler Horn nimmt unbekannten Flugobjekten den falschen Mythos

ERBACH (gg). Unbekannte Flugobjekte behalten nur selten den Mythos fliegender Untertassen. Zu 99 Prozent lassen sie sich wissenschaftlich oder technisch identifizieren. Zu dieser Aufklärungsquote tragen Ufo-Sichtungsermittler bei, die seltsame Erscheinungen im Luftraum rational und mit bekannten Ursachen zu erklären suchen.

Im Odenwald hat sich dieser Aufgabe der 26 Jahre alte Roland Horn verschrieben, der von der Erbacher Pfarrgasse 7 aus den grünen Männchen den Garaus macht. Er ist sicher, daß auch das noch verbleibende eine Prozent nicht definierbarer Vorkommnisse keineswegs auf Außerirdische zurückgeht. Die Dunkelziffer am Nachthimmel führt Roland Horn vielmehr auf ungenaue oder falsche Schilderungen zurück.

Normalerweise aber platzt die vermeintliche Beobachtung eines Besuchs vom fremden Stern bei näherer Analyse wie eine Seifenblase, zumindest aber wie ein Heißluftballon. Solche aufgeblasenen Kunststoffhüllen, die gern als Partygag verwendet werden, lösen die häufigsten Ufo-Alarme aus. Für ein mysteriöses Flugobjekt wird aber auch oft die gute alte Venus gehalten, deren Leuchtkraft viele verblüfft. Unbekannte Flugobjekte erweisen sich aber auch als Satelliten, Raketenteile oder Meteoriten, im ordinärsten Fall als Hubschrauber oder Flugzeuge.

Für den Erbacher Ufo-Sichter gilt es, über Südhessen oder den angrenzenden Regionen ausgemachte Himmelserscheinungen in eine der genannten Kategorien einzuordnen. Dafür bedient er sich eines Fragebogens, der das Geschehene in ein bestimmtes Raster bringt, das Rückschlüsse auf eventuelle Ursachen erlaubt. Die Grundlage für das Hobby bieten dem Krankenpflegehelfer seine astronomischen Kenntnisse.

Weiter geknüpft wird das Netz, in dem sich scheinbare Gäste aus dem Weltall verfangen, durch den Erfahrungsaustausch unter den Sichtungsermittlern: Horn gehört sowohl der Gesellschaft zur Erforschung des Ufo-Phänomens in Lüdenscheid als auch dem Zentralen Erforschungsnetz außergewöhnlicher Himmelsphänomene in Mannheim an. Besonders rege Kommunikation ermöglichen die jährlichen Tagungen der Gesellschaft. In diesem Herbst soll die Zusammenkunft für 1989 in Erbach stattfinden.

Dem Austausch von Beobachtungen und Erkenntnissen dient zudem die Verteilung von Fachzeitschriften. Zur Erklärung unbekannter Flugobjekte gehört schließlich die eigene Recherche bei Polizei, Sternwarten, Flugplätzen und anderen Stellen. Bisher allerdings blieben all diese Ermittlungsformen für Horn mehr oder minder Trockenschwimmübungen: Aus dem Odenwald ist ihm nicht eine außergewöhnliche Himmelserscheinung bekannt geworden. Er fordert deshalb die Bevölkerung auf, sich bei solchen Beobachtungen nicht mit der Ungewißheit zufriedenzugeben, sondern ihn unter der Telefonnummer 06062/61853 anzurufen.



DARMSTÄDTER ECHO
Mittwoch/Donnerstag, 3./4. Mai 1989

Streng geheim!

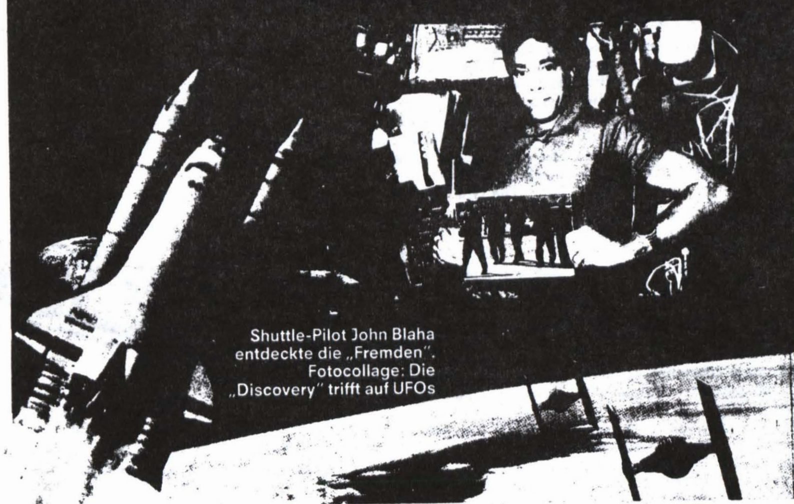
Amerikanische Astronauten verfolgten UFO im Weltraum

Unheimliche Begegnung beim letzten Flug der „Discovery": Nahmen US-Piloten Kontakt mit Außerirdischen auf?

Niemand weiß, woher sie kamen. Aber plötzlich waren sie da! Die amerikanische Raumfähre Discovery hatte Kontakt zu fremden Wesen aus den Tiefen des Weltalls. Eigentlich sollte der letzte Flug des Space-Shuttle Mitte März eine reine Routinesache sein. Doch dann kam es zu einer unheimlichen Begegnung. Mehrere Funkamateure in den USA haben bei diesem Unternehmen einen außergewöhnlichen Funkspruch aufgefangen, einer von ihnen hat ihn auf Tonband aufgezeichnet. Discovery-Pilot Oberst John Blaha teilte der Bodenstation mit: „Houston, hier ist die Discovery. Wir beobachten das fremde Raumschiff weiter." Danach wurde nach einem verschlüsselten Befehl aus Houston auf eine Geheimfrequenz umgeschaltet. So wurde verhindert, daß weitere Einzelheiten über das UFO bekannt wurden. So blieb auch geheim, ob die fünfköpfige Besatzung der Fähre direkten Kontakt zu Außerirdischen aufgenommen hatte.

Physiker Bob Oechsler, Sprecher der britischen „UFO-Forschungsgesellschaft" und früherer Mitarbeiter der NASA: „Wir haben diese Tonbandaufnahme und werden sie analysieren." Die NASA bestreitet wie immer jeden Kontakt. Solche Begegnungen sind streng geheim.

Streng geheim sind auch Regierungsberichte der amerikanischen Luftwaffe, die im letzten Monat dem amerikanischen UFO-Forscher Clifford E. Stone zugespielt wurden. Danach haben sich Mitglieder der Air-Force mit Außerirdischen auf der Erde getroffen (Deckname „Sigma") sowie Testflüge mit einem sichergestellten außerirdischen Flugobjekt in der Wüste von Nevada unternommen (Deckname „Snowbird"). Zu beiden verweigert die US-Regierung jede Auskunft – aus Angst vor einer Panik in der Bevölkerung.



Shuttle-Pilot John Blaha entdeckte die „Fremden". Fotocollage: Die „Discovery" trifft auf UFOs



Höchst irdisches Raumschiff

Selbstverständlich ist die Discovery einem fremden Raumschiff begegnet (BILDWOCHE 16) – allerdings einem höchst irdischen. Zu den Routineaufgaben der Space-Shuttle-Crews gehört nämlich auch das Beobachten sowjetischer Satelliten.

Martin Marheinecke, Hamburg



Nr. 18

Redaktion BILDWOCHE

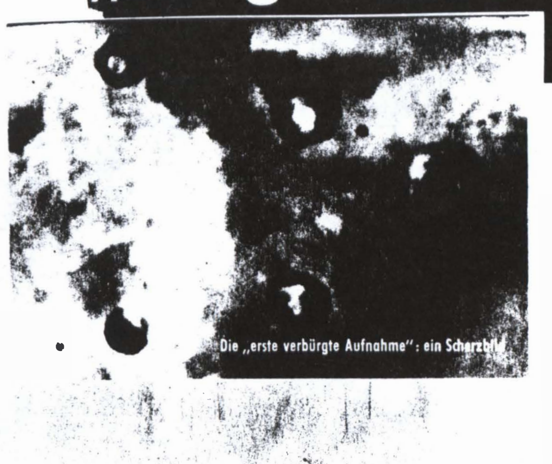
Streng geheim!

US-Astronauten nahmen Kontakt mit UFO auf

Das also ist sie:

Nach fast vier Jahren hat das Rätsel endlich seine Lösung gefunden

„Fliegende Untertassen" - ein gelöstes Rätsel



Die „erste verbürgte Aufnahme": ein Scherzbild

Ein in die Luft geworfener Mülltonnendeckel

HEUTE

14. März 1951 Nummer 132

Stellvertretender Chefredakteur: *Morton D. Stone*
Textredakteur: *Thomas Schulz*

Bild und Gestaltung: *Wilhelm Winckel*
Redakteure: *Heintze v. Kracht / Ernst Laue / Heinrich Oberst / Hanns L. Sperr / Lore Wolff* / Graphischer Assistent: *Oscar Saile*

Redaktion: München 13, Schellingstr. 39

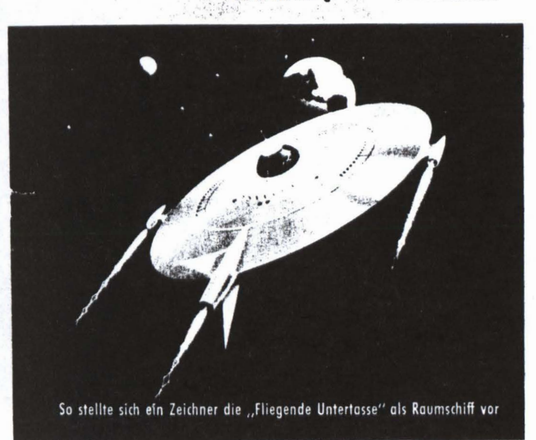
Am 24. Juni 1947 sah der amerikanische Verkehrsflieger Kenneth Arnold bei einem Flug über den Mt. Rainier etwas völlig Unerklärliches: neun große, glänzende Scheiben bewegten sich in einer Kette hintereinander am Himmel. Nach drei Minuten verschwand die Erscheinung.

Wochenlang sprach man in Amerika davon. Der Begriff „Fliegende Untertassen" war nun in aller Munde. Man hatte zwar angeblich schon vorher etwas Derartiges gesehen — etwa seit 1945 —, aber man sprach kaum darüber, da sich niemals zuverlässige Augenzeugen gefunden hatten.

Schon Mitte Juli wiederholte sich die Erscheinung. Diesmal war es ein Fliegerleutnant, dem sie begegnete. Innerhalb weniger Tage wußten auch noch ein Oberst und ein Major der amerikanischen Luftwaffe sowie ein weiterer Verkehrsflieger von dem seltsamen Luft-Phänomen zu berichten.

Im Januar 1948 verfolgte der Jagdflieger Captain Mantell über dem Flugplatz Gogman Field in Kentucky eine solche Scheibe. Durch Funk meldete er schließlich, daß er sie erreicht habe. Dann stürzte er aus ungeklärter Ursache ab. Fachleute vermuteten, daß er durch Sauerstoffmangel ohnmächtig geworden war, denn seine Ausrüstung war nicht für die dünne Luft der Höhenlage eingerichtet, die er bei Verfolgung der Scheibe erreichte. Andere hatten mehr Phantasie: „Von Marsmenschen abgeschossen?" — „Durch geheimnisvolle Strahlen einer sowjetischen Wunderwaffe zum Absturz gebracht?" fragten sie.

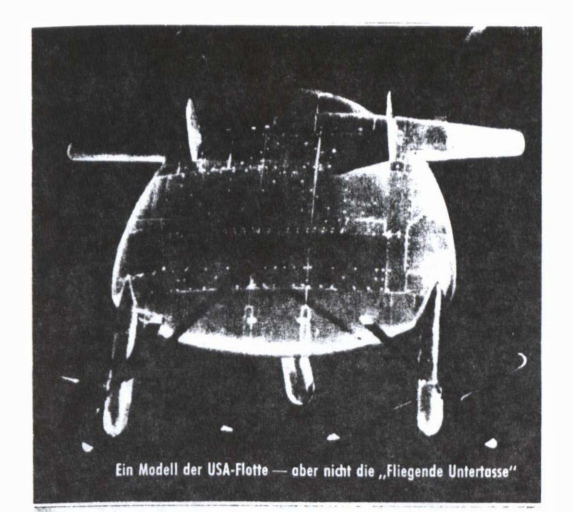
Wenn auch der Tod von Captain Mantell eine natürliche Erklärung haben konnte — die geheimnisvollen Scheiben am Himmel blieben ungeklärt. Phantasieprodukte? Das war kaum anzunehmen. Verkehrs- und Militärflieger hatten sie gesehen — bekanntermaßen nüchterne Menschen, die sich nicht leicht durch Produkte ihrer



So stellte sich ein Zeichner die „Fliegende Untertasse" als Raumschiff vor



die fliegende Untertasse



Ein Modell der USA-Flotte — aber nicht die „Fliegende Untertasse“

. . . Gerüchte, Scherze und Utopien füllten immer wieder die Spalten der Zeitungen, seit der Verkehrsflieger Kenneth Arnold in USA die ersten „fliegenden Untertassen“ gesehen hatte. Seit dem Seeungeheuer von Loch Ness hatten die Zeitungen keinen so dankbaren Stoff. Auch „Bildberichter“ aller Art hatten Gelegenheit zu sensationellen „erstmaligen“ Aufnahmen.

eigenen Einbildungskraft narren lassen. Die amerikanischen Luftstreitkräfte entschlossen sich deshalb, eine Kommission zur Untersuchung der unerklärlichen Luftphänomene ins Leben zu rufen.

Massenhysterie?

250 „Augenzeugenberichte" aus den USA und 30 Berichte aus anderen Ländern wurden der Kommission innerhalb von zwei Jahren vorgelegt. Das Ergebnis der Auswertung war gleich Null. Bei genauen Nachforschungen fielen entweder die „Augenzeugen" um und hatten letzten Endes doch „nur davon gehört", oder das Phänomen fand eine ganz natürliche Erklärung. Sogar die Venus, die bei klarem Himmel mitunter am Tage zu sehen ist, war für eine „fliegende Untertasse" gehalten worden. Auch meteorologische Ballons, so hieß es, könnten mitunter wie eine fliegende Untertasse aussehen. Aber man wußte damals noch nicht, wie nahe man mit dieser Feststellung der Wahrheit gekommen war. „Im großen und ganzen wahrscheinlich eine milde Form von Massenhysterie" — so lautete das Ergebnis der Untersuchungen. Dennoch kam man um die Tatsache nicht herum, daß nüchterne, geistig und körperlich gesunde Menschen „geheimnisvolle Scheiben" gesehen hatten . . .

„Sowjetrussische Raketenflugzeuge?" fragten die einen. „Unwahrscheinlich", sagten die Fachleute. „Raumschiffe von anderen Planeten?" fragten andere. „Ebenfalls höchst unwahrscheinlich." Aber dieser Gedanke setzte sich fest. „Seit 175 Jahren", wollte eine Zeitschrift erfahren haben, „wird die Erde von anderen Planeten aus überwacht. Seit genau dieser Zeit hat man die fliegenden Untertassen gesehen." Das war durch nichts belegt, und der Artikel war bald vergessen. Kurz darauf mußte in Mexiko eine fliegende Untertasse notlanden. Der Pilot, ein 50 Zentimeter großer Marszwerg, büßte dabei sein Leben ein. Die mexikanische Regierung ließ ihn zu Forschungszwecken einbalsamieren — aber wer ihn besichtigen wollte, mußte feststellen, daß Untertasse und Marszwerg Produkte einer üblen Zeitungsente waren. Aber



„Mutti sagt, du hast eine fliegende Untertasse gesehen."

Mexiko war nun wochenlang das Land der fliegenden Untertassen. Menschenmengen blickten mit suchenden Augen stundenlang zum Himmel, und es wird berichtet, daß die Taschendiebe sich damals einer großen „Wirtschaftsblüte" erfreut hätten. Auch die Masseure sollen an der Behandlung verkrampfter Halsmuskeln gut verdient haben.

„Erklärungen“ und Dementis

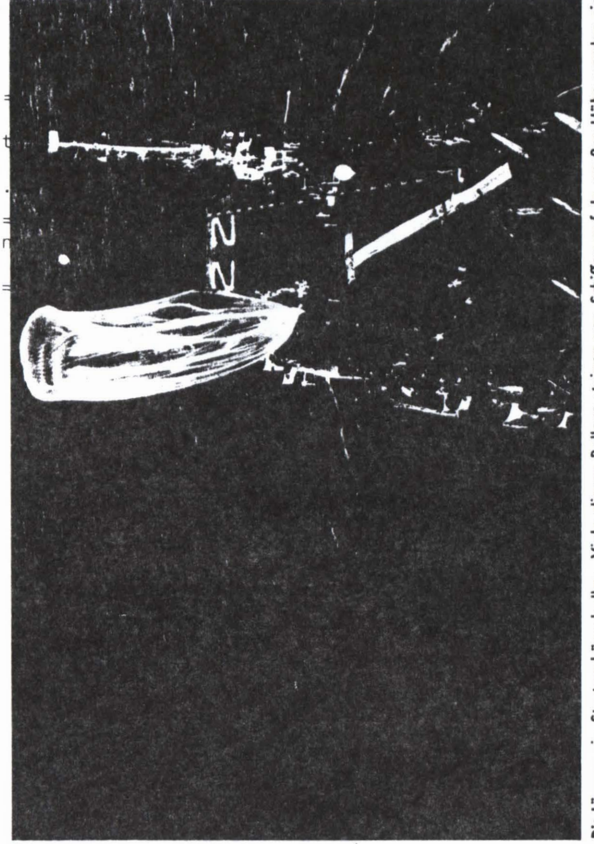
„Was für einen Whisky trinken Sie dort?" telegraphierte der amerikanische Admiral Gallery an einen seiner Offiziere. Dieser Offizier hatte eine „fliegende Untertasse" gesehen und sich seine eigenen Gedanken darüber gemacht. Aber das Telegramm kam zu spät. Eine Zeitschrift zog weitere Schlüsse aus den Beobachtungen des Marineoffiziers und schrieb in einem langen Artikel, „fliegende Untertassen" seien nichts anderes als ein fast kreisrundes, wahrscheinlich von der amerikanischen Flotte gebautes Flugzeug. Die Flotte dementierte. Ein solches Flugzeug hatte im Modell existiert, aber es war niemals geflogen. Trotzdem hielten sich nun die Gerüchte, daß es sich bei den „fliegenden Untertassen" um ein neues Versuchsprojekt der amerikanischen Streitkräfte handle, und auch intelligente Menschen fielen auf „Tatsachen" herein, die sie bei genauer Nachprüfung nur vom Hörensagen kannten. „Es gibt sie wirklich, aber was sie sind, ist noch geheim" — so ungefähr lauteten Artikel und Rundfunkberichte, die Andeutungen über neue ferngelenkte Flugzeuge, Raumschiffe oder Geschosse machten.

Die Kommission zur Erforschung ungeklärter Luftphänomene war längst aufgelöst. Und doch beschäftigten sich die amerikanischen Streitkräfte weiter mit der Frage: Gibt es vielleicht doch irgend etwas unter unseren Versuchsprojekten, worauf sich die „Untertassen"-Gerüchte zurückführen lassen? — Auch Dr. Liddel von der Flottenversuchsstation für Atomphysik dachte darüber nach. Zugegeben, einzelne fliegende Untertassen waren schon immer einmal „gesehen" worden. Aber die Berichte hatten sich gehäuft, seit Kenneth Arnold im Juni 1947 von seinen „neun glänzenden Scheiben" über dem Mt. Rainier berichtet hatte. Und gerade damals hatte Dr. Liddel begonnen, große Stratosphärenballons zur Erforschung der kosmischen Strahlung aufsteigen zu lassen . . .

Dr. Liddel ließ sich alle verfügbaren Augenzeugenberichte über „fliegende Untertassen" kommen. Es waren mittlerweile 2000.

Wieder einmal gelang es **CENAP** ein zeit-historisches Dokument in Sachen UFOs ausfindig zu ma=chen, welches wir Ih=nen hier vorstellen. Es ist immer wieder interessant den "Zeit=geist" nachzuverfol=gen, in wessen Gestalt sich die UFO-Frage zu stellen bereit zeigte.

Dies hier dürfte über=haupt einer der ersten Illustrierten-Artikel zum Thema in West-Ger=many gewesen sein. Hochinteressant ist in diesem Zusammen=hang die Einbringung des Fall **Mantell** in Verbindung mit For=schungsballonen vom Typ **Skyhook**, welcher auch tatsächlich Ur=sache für den tragi=schen (durch "UFO-Fieber" verursacht) Tod von Capt.Mantell war...



Die Lösung: ein Stratosphärenballon. Viele dieser Ballons steigen von Schiffen auf. In großer Höhe werden sie kugelrund. Das untere Ende, das die Meßinstrumente trägt, kann mitunter ganz wie ein Auspuff aussehen.

CENAP-ARCHIV

Des Rätsels Lösung

Dr. Liddel ging auch noch einmal der Geschichte vom notgelandeten Marsmenschen nach. Tatsächlich handelte es sich um eine völlig frei aus der Luft gegriffene Nachricht. Auch viele andere Berichte stellten sich als Phantasieprodukte heraus. Blieben eine große Anzahl von Berichten, denen man Glauben schenken mußte. Das Ergebnis weiterer Untersuchungen: „Unter den zuverlässigen Beobachtungen ist keine einzige, die sich nicht durch unsere Ballons zur Erforschung kosmischer Strahlung erklären ließe", gab Dr. Liddel bekannt.

„Anfangs hatten wir das Projekt geheimgehalten. Das ist jetzt nicht mehr nötig. Wenn wir Erfolg haben, werden wir eine Methode finden, Atome so zu zertrümmern, daß man beispielsweise aus einer **Tasse Wasser, im Atomofen ‚verheizt', eine ganze Stadt mit Energie versorgen kann."**

Schon seit 30 Jahren kennt man die „kosmische Strahlung" — Atompartikel unbekannter Herkunft, die mit ungeheurer Geschwindigkeit auf die Erde herunterregnen. In Anlagen wie zum Beispiel dem Zyklotron beschleunigt man künstlich Atompartikel auf hohe Geschwindigkeiten, die aber immer noch hinter der „kosmischen Strahlung" zurückbleiben. Wo solche Partikel auf Materie treffen, gibt es eine winzige Explosion, deren genaue Kenntnis für die Wissenschaft von unschätzbarem Wert wäre. Man erforscht sie im Zyklotron, aber für eine große Reihe von Versuchen ist man noch immer auf die schnelleren Partikel aus dem Weltraum angewiesen. Nun wird diese Strahlung durch die Erdatmosphäre abgebremst, und die Forschung ist um so fruchtbringender, je höher man sich über den Meeresspiegel erhebt. Dazu dienen Dr. Liddels Stratosphärenballons. Sie tragen ein kleines Laboratorium — Instrumente im Gesamtgewicht von etwa 150 Pfund, die in 30 Kilometer Höhe alle Messungen automatisch aufzeichnen und nach einiger Zeit mit dem Fallschirm abgeworfen werden. Wird ein solcher Ballon abgetrieben, dann erscheint irgendwo eine „fliegende Untertasse": aus 30 Kilometer Entfernung kann niemand mehr erkennen, daß der Ballon Kugelform hat. Photographische Aufnahmen durch Fernrohre (Bild oben) bestätigen die Ähnlichkeit des Ballons mit den „fliegenden Untertassen". — 1952 wird Dr. Liddel einen neuen, größeren Ballontyp aufsteigen lassen. Dann wird es neue und größere „Luftphänomene" geben (man könnte sie „fliegende Suppenteller" nennen). Aber man wird dann wissen: Es sind Dr. Liddels neue Ballons, und es gibt keine „fliegenden Untertassen".

FOREIGN DOCUMENTS OR RADIO BROADCASTS · CD NO. --

COUNTRY	Non-Orbit	DATE OF INFORMATION	1953-1
SUBJECT	Military - Air Scientific - Aeronautics	DATE DIST.	27 May 1S
HOW PUBLISHED	Newspapers		
WHERE PUBLISHED	As indicated	NO. OF PAGES	2
DATE PUBLISHED	12 Dec 1953-12 Jan 1954	SUPPLEMENT TO REPORT NO.	
LANGUAGE	Various		

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

SOURCE As indicated

"FLYING SAUCER" THEORIES AND EXPERIMENTS

DISCUSSES "FLYING SAUCERS" -- Dakar, Paris-Dakar, 12 Dec 53

In a recent issue of Forces Aeriennes Francaises, a monthly periodical published by the Comite d'Etudes Aeronautiques Militaires (Study Committee on Military Aeronautics), which is headed by General P. Fay, Chief of Staff of the Air Force, an article develops the idea that supersonic interstellar ships powered by cosmic energy are possible. The article was written by Lieutenant Plantier of the Ecole de l'Air de Salon (Salon Aeronautical School). [Paris-Dakar describes the article in some detail and suggests that its acceptance by the periodical indicates that the French Air Force admits the existence of "flying saucers." The same article received coverage in the 26 November 1953 issue of the Beirut daily newspaper L'Orient.]

DESCRIBES SAUCER EXPERIMENTS -- Capetown, Die Landstem, 9 Jan 54

A German newspaper [not further identified] recently published an intervie with George Klein, famous German engineer and aircraft expert, describing the experimental construction of "flying saucers" carried out by him from 1941 to 1945. Klein stated that he was present when, in 1945, the first piloted "flying saucer" took off and reached a speed of 1,300 miles per hour within 3 minutes. The experiments resulted in three designs: one, designed by Miethe, wa a disk-shaped aircraft, 135 feet in diameter, which did not rotate; another, igned by Habermohl and Schreiver, consisted of a large rotating ring, in t of which was a round, stationary cabin for the crew. When the Sovi Prague, the Germans destroyed every trace of the "flying saucer" and nothing more was heard of Hab... assistant ... in Bremen. ...

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY
INFORMATION FROM
FOREIGN DOCUMENTS OR RADIO BROADCASTS

REPORT NO. OO-W-27452

CD NO. --

COUNTRY	Germany, USSR, French Equatorial Africa, Syria, Iran
SUBJECT	Military - Unconventional aircraft
HOW PUBLISHED	Daily, thrice-weekly newspapers
WHERE PUBLISHED	Athens, Brazzaville, Tehran
DATE PUBLISHED	11 Mar - 20 May 1953
LANGUAGE	Greek, French, Persian

DATE OF INFORMATION 1952 - 1

DATE DIST. 18 Aug 195

NO. OF PAGES 3

SUPPLEMENT TO REPORT NO.

THIS IS UNEVALUATED INFORMATION

SOURCE Newspapers as indicated.

ENGINEER CLAIMS "SAUCER" PLANS ARE IN SOVIET HANDS; SIGHTINGS IN AFRICA, IRAN, SYRIA

GERMAN ENGINEER STATES SOVIETS HAVE GERMAN FLYING SAUCER EXPERTS AND PLANS -- Athens, I Vradyni, 13 May 53

Vienna (Special Service) -- According to recent reports from Toronto, a number of Canadian Air Force engineers are engaged in the construction of a "flying saucer" to be used as a future weapon of war. The work of these engineers is being carried out in great secrecy at the A. B. Roe Company [transliteration from the Greek] factories.

"Flying saucers" have been known to be an actuality since the possibility of their construction was proven in plans drawn up by German engineers toward the end of World War II.

Georg Klein, a German engineer, stated recently that though many people believe the "flying saucers" to be a postwar development, they were actually in the planning stage in German aircraft factories as early as 1941.

Klein said that he was an engineer in the Ministry of Speer [probably refers to Albert Speer, who, in 1942, was Minister for Armament and Ammunition for the Third Reich] and was present in Prague on 14 February 1945, at the first experimental flight of a "flying saucer."

During the experiment, Klein reported, the "flying saucer" reached a[illegible]
[illegible] meters within [illegible] es and a [illegible]